

平成29年度

会津美里町地域内公共交通実態調査報告書

平成30年3月

目 次

1 . 業務概要	1
1 - 1 業務目的	1
1 - 2 業務概要	1
1 - 3 業務項目	1
1 - 4 業務フロー	2
1 - 5 業務実施体制	2
2 . 地域公共交通の現況把握	3
2 - 1 上位・関連計画の整理	3
(1) 対象とする上位・関連計画	3
(2) 整理の手順・視点	4
(3) 地域・都市の目指す将来像の整理	5
(4) 公共交通に求められる役割の整理	11
(5) 関連事業の整理	13
2 - 2 地域特性の整理	14
(1) 沿革・地勢	14
(2) 人口	15
(3) 都市構造・土地利用状況等	22
(4) 主要施設立地状況	26
(5) 人の移動特性	34
(6) 観光見込み客数	35
2 - 3 地域公共交通の現状整理	38
(1) 公共交通ネットワークの現状	38
(2) 鉄道	40
(3) 路線バス	41
(4) デマンドタクシー「美里あいあいタクシー」	42
(5) タクシー	47
(6) スクールバス	48
2 - 4 美里あいあいタクシーの評価・検証	49
(1) 評価・検証の手順	49
(2) 会津美里町新多目的交通システム導入に関する調査	50
(3) 美里あいあいタクシーの運行実施の決定	66
(4) 美里あいあいタクシーの運行実績	67
(5) 美里あいあいタクシーの利用者数の推移	68
(6) 美里あいあいタクシーの利用・運行実態	70
(7) 美里あいあいタクシーの運行のねらいの検証	76

(8) 実証運行の評価.....	82
(9) 美里あいあいタクシーの評価・検証からみえる問題点・改善要望の整理.....	83
2 - 5 町民アンケート調査.....	85
(1) 実施概要.....	85
(2) 調査結果.....	86
2 - 6 民生委員アンケート調査.....	159
(1) 実施概要.....	159
(2) 調査結果.....	160
2 - 7 地域公共交通の現状・課題.....	173
(1) 地域特性整理からみた課題.....	173
(2) 地域公共交通の現状整理からみた課題.....	175
2 - 8 会津美里町における地域公共交通の「取り組みの方向性」.....	178
(1) 地域公共交通を取り巻く課題の抽出.....	178
(2) 課題解決に向けた対応方針.....	179
(3) 会津美里町における地域公共交通の「取り組みの方向性」.....	179

1 . 業務概要

1 - 1 業務目的

会津美里町では、人口減少や自家用車の普及などにより JR 只見線、路線バス、デマンド型乗合タクシーなどの公共交通の利用者は年々減少し、公共交通機関の維持確保が大変厳しい状況となっている。

その一方で、高齢化の進展に伴い、自家用車を運転できない高齢者等の移動手段としての公共交通の果たす役割は増大している。

また、単に移動手段の確保を目的とした公共交通ではなく、まちづくりの観点も踏まえた交通施策が必要となっている。

本業務は、このような公共交通の現状等を踏まえ、本町における公共交通のあり方を検討し、町民にとって利用しやすく、将来にわたり持続可能な公共交通体系を構築するため、次年度以降の「地域公共交通網形成計画」の策定を見据え、地域内の公共交通実態調査業務を行うことを目的とします。

1 - 2 業務概要

- (1) 業務名：会津美里町地域内公共交通実態調査業務
- (2) 業務箇所：会津美里町全域
- (3) 工期：平成 29 年 6 月 28 日～平成 30 年 3 月 23 日
- (4) 発注者：会津美里町 まちづくり政策課
- (5) 受注者：株式会社ケー・シー・エス 福島営業所

1 - 3 業務項目

- (1) 本町の地域特性の把握
- (2) 現状公共交通の実施把握・課題整理
- (3) 地域住民のニーズ把握
- (4) 交通事業者に対するヒアリング調査
- (5) 会津美里町町民アンケート
- (6) 会津美里町民生委員アンケート
- (7) 公共交通の問題点・課題の整理、企画提案
- (8) 地域公共交通会議
- (9) 報告書作成

1 - 4 業務フロー

本業務は、以下のフローに沿って実施しました。

□ : 本業務の対象外

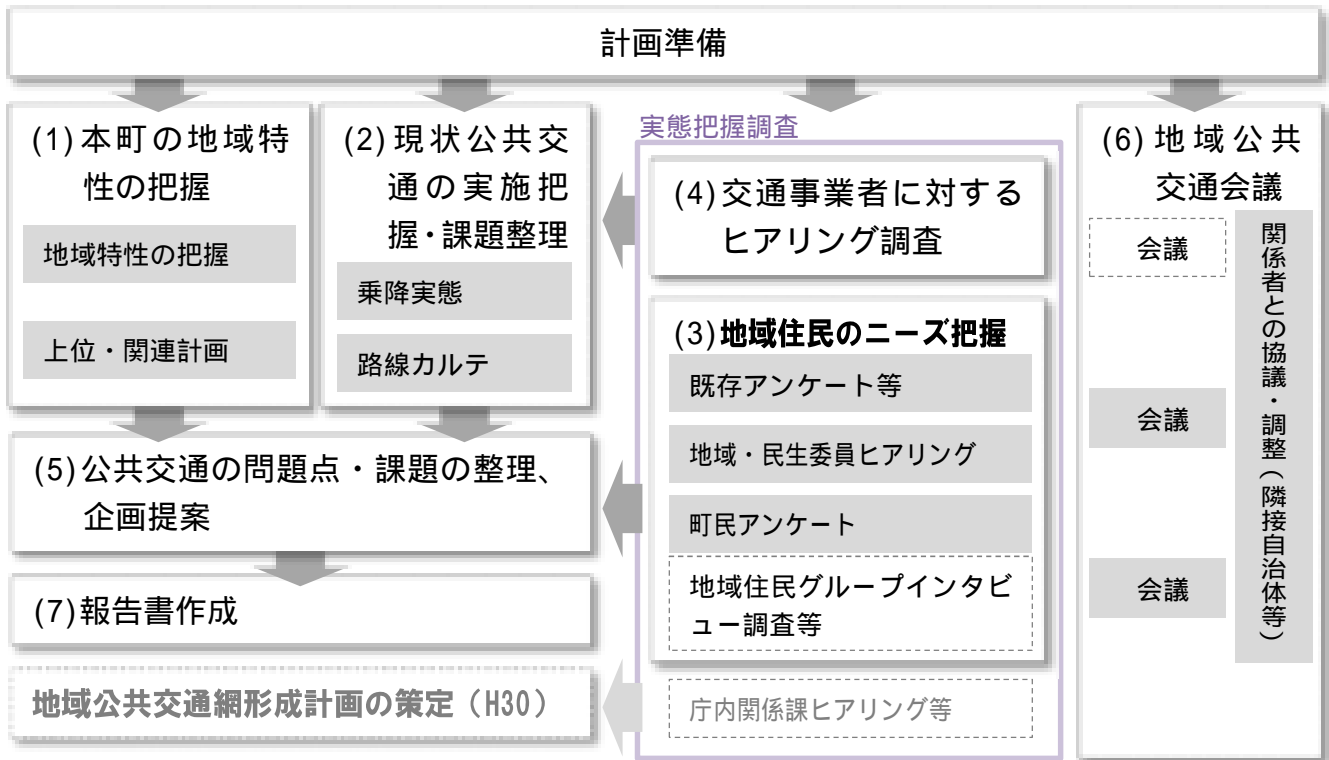


図 業務全体フロー

1 - 5 業務実施体制

【発注者】

会津美里町 まちづくり政策課
 (地域公共交通会議事務局)

TEL : 0242-55-1171

FAX : 0242-55-1199

【受注者】

株式会社ケー・シー・エス 福島営業所

宮城県仙台市青葉区本町 1-11-2 SK 仙台ビル

TEL:022-224-1591 FAX : 022-264-4713

管理技術者 : 石田洋平

照査技術者 : 室谷亮

担当技術者 : 佐藤俊行、岡田和哉、増子翔太、伊藤良

【交通事業者】

・東日本旅客鉄道(株) 会津高田駅

・梅林タクシー有限公司

TEL 0242-54-2216

・会津バス 会津乗合自動車(株)

TEL 0242-22-5560

2. 地域公共交通の現況把握

2 - 1 上位・関連計画の整理

(1) 対象とする上位・関連計画

会津美里町の今後の町政における全ての施策の基本となる「会津美里町第3次総合計画 基本構想」を上位計画として町の目指すべき将来像や基本政策を整理します。また、都市の将来像を示している「会津美里町都市計画マスタープラン」や総合計画を上位計画として策定されている各種関連計画等について整理し、計画の中から公共交通に求められる役割や方向性をまとめます。

対象とする上位・関連計画等の一覧

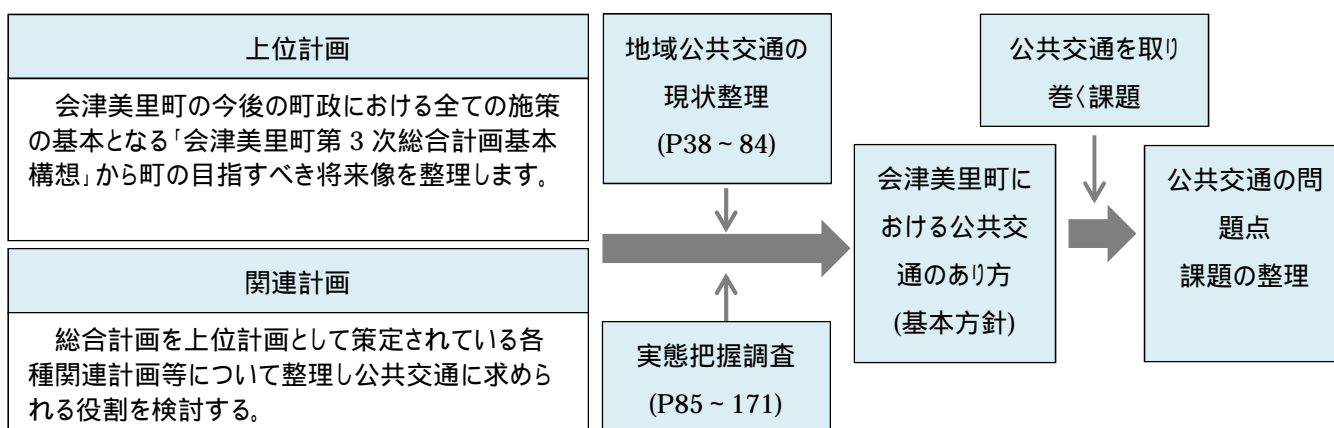
項目	計画名	計画期間	概要
上位計画	・会津美里町第3次総合計画 基本構想	平成28年度～平成37年度	町の目指すべき将来像を示し、実現するための基本方針を示した町の最上位計画。
	・会津美里町第3次総合計画 基本計画(前期)	平成28年度～平成32年度	基本方針を達成するための施策を示す計画。
関連計画	・会津美里町都市計画マスタープラン	平成28年度～平成48年度	都市計画に関する基本的な方針を示すものであり、まちの将来像や土地利用・都市設備の整備方針を明らかにする計画。
	・会津美里町まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略	平成27年度～平成31年度	人口減少問題に戦略的に対応するため将来の方向と今後5年間の目標や具体施策をまとめた戦略。
	・会津美里町観光振興計画	平成28年度～平成37年度	観光資源を見つめなおし、交流人口を増加させるための計画。
	・会津美里町観光振興計画アクションプラン	平成28年度～平成32年度	観光振興計画の着実な推進のため、年度別・主体別のプログラムを示す具体的な展開戦略。
	・会津美里町第2期地域福祉計画	平成26年度～平成30年度	町の地域福祉を推進するための指針となる計画。また、地域における生活課題を解決するため、行政と地域並びに町民が一体となって取り組んでいく計画。

(2) 整理の手順・視点

まず、会津美里町の今後の町政における全ての施策の基本となる「第3次総合計画 基本構想」より「町が目指す将来像」を整理する。加えて「都市計画マスタープラン」より「都市・交通の将来像」を整理します。

あわせて、総合計画を上位計画として策定されている関連計画における地域特性を把握・整理し別途整理する「公共交通の現状及び課題」を勘案しつつ、「まちづくりの将来像」と「公共交通が果たす役割」を検討するための基礎資料とします。

上位・関連計画の整理の手順



公共交通に求められる役割の整理の視点

<p>視点 : 各計画の実現に向けて公共交通に期待される役割</p>	<p>各計画で示されている将来像や目標等の内容に着目、直接的に公共交通に関する記述はないものの、示されている将来像等の実現を考えていく上で公共交通として支援できる・支援すべき事項を検討し、公共交通に期待される役割として整理する。</p>
<p>視点 : 各計画で位置づけられた公共交通に関連する施策</p>	<p>各計画で示されている施策体系等の中で、公共交通に直接的に言及している箇所に着目、当該箇所に記載されている公共交通に関連する事項を抽出して整理する。</p>

(3) 地域・都市の目指す将来像の整理

1) 会津美里町第3次総合計画

会津美里町の今後の町政における全ての施策の基本となる「総合計画」より“地域が目指す将来像”を整理します。

まちの将来像

【将来像】

まるごと いいね！ 会津美里

～ 人咲き 花咲き 文化輝く 希望あふれる未来へ ～

本町は、田園に囲まれた市街地や集落、中山間地の集落がある一方、広大な山林が広がり、人の営みと豊かな自然が調和したまちです。会津の歴史が始まった土地であり、大沼郡の中心であったことから公共施設が立地し、さらに会津地方の中心都市である会津若松市に隣接しており、道路網の利便性も高いことから、暮らしやすい生活環境が整備されております。

一方で、近年は人口の減少、少子高齢化が進み、町の活力が失われつつあります。このような状況のなかで、今一度、町民が町の資源や環境の良さを見つめ直し、活性化に向け取り組むことにより、町民が誇りを持てるまちづくりを目指します。

将来像を実現する政策の柱

1. 自然に配慮した環境づくり(自然・生活環境)

自然と調和した、快適で住みやすい環境をつくる。

2. 安心で安全な暮らしづくり(交通・防災・消防)

町民が災害に遭うことなく、安心して暮らすことができるまちをつくる。

3. 健やかで人にやさしいまちづくり(保健・福祉)

町民が健やかに生活を送ることができるまちをつくる。

4. 元気と賑わいのある産業づくり(産業振興)

就労環境の向上を図るとともに、様々な働きか方を実現するまちづくりを進める。

5. 学びあい未来を拓く人づくり(教育)

町民が、生涯にわたって学び、よりよく生きる。

6. 市民と行政がともにつくるまち(地域活動)

町民が主体的に地域づくりに参画できる環境づくりを進め、地域の個性を生かしたまちをつくる。

1. 自然に配慮した環境づくり

(自然・生活環境)

自然と調和した快適で住みやすい環境整備を進めます。

【課題】

道路の幅員及び歩道の確保

道路や橋梁の適切な維持管理

公共交通の利用促進

実際の利用や利用者ニーズに合わせた公共交通体系について検討

【取組】

良好な道路交通環境を確保・維持するため、道路や橋梁等を補修・改修を行い、町民の道路交通の利便性・安全性を確保します。

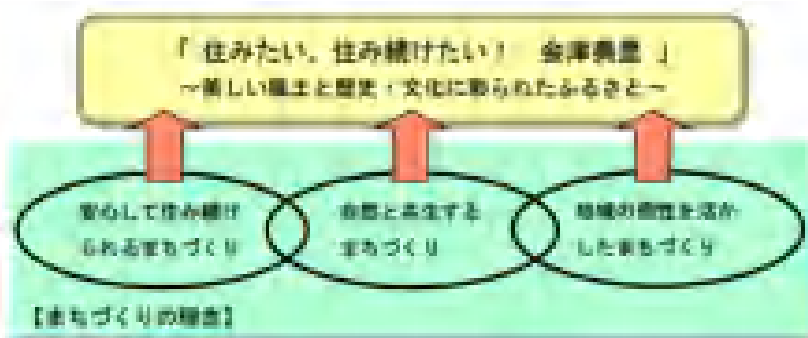
利用者のニーズに合わせた公共交通体系を関係機関と連携し検討するとともに、公共交通事業者を支援し、PR等を通じて公共交通の利用促進を図ります。

2) 会津美里町都市計画マスタープラン

「都市計画マスタープラン」より“都市・交通の将来像”を整理します。

都市の将来像

まちづくりの基本理念



まちづくりの柱

1. 安心して住み続けられるまちづくり
2. 自然と共生するまちづくり
3. 地域の個性を活かしたまちづくり

1. 安心して住み続けられるまちづくり

誰もが安心して住み続けられるよう、市街地や集落における生活環境の維持、向上を図り、快適で安全安心な暮らしを守ることで、住み続けられる環境づくりを進めます。

また、子育て世代や高齢者に配慮したまちづくりを進めるため、良好な住宅地や道路環境の整備、保健・医療・福祉拠点の機能強化を図るとともに、災害に強いまちづくりを進めます。

将来構想

本町では、3つの中心拠点と各集落という明確な都市構造が形づくられていることから、この構造を維持し、それぞれの中心拠点、集落における公共施設や道路・公園等を適切に維持し、生活環境を向上させることで、それぞれの地域での快適な暮らしを維持するとともに、中心拠点や集落をとりかこむ農地、里山、山林を適切に保全することが重要になります。

【拠点の形成】

中心拠点：本町の中心拠点として、3地域の日常生活を支える中心的機能の強化を図ります。(p8 概念図掲載)

工業拠点：土地の有効活用、操業環境の向上や立地企業の誘致を図ります。

歴史観光拠点：周辺景観の整備や利用しやすい駐車場の維持管理、文化財保護等に努めます。

スポーツレクリエーション拠点：周辺環境と調和した維持管理と機能の強化を図ります。

【軸の形成】

広域交通軸：広域交通軸は、隣接する市町村への町民の移動を支える主要な道路としての機能に加え、県内外からの観光客等との交流や物流など、産業活動を支える軸とします。また、災害時には広域的な避難路や緊急輸送路としても重要な役割があることから、その機能の維持・強化を目指します。

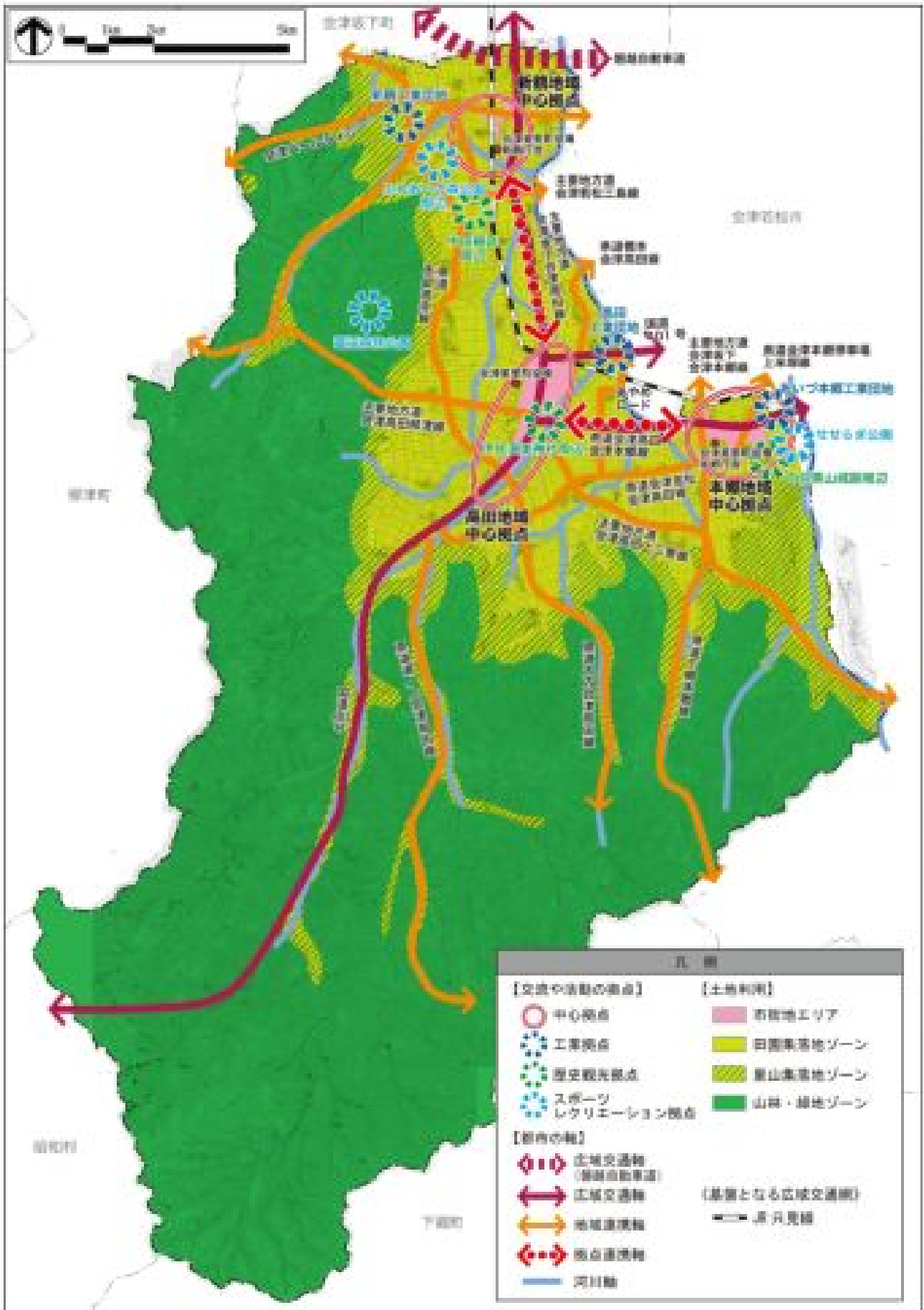
拠点連携軸：本町の中心拠点と生活拠点を結ぶ公共交通を拠点連携軸として位置づけます。

地域連携軸：生活や活動の拠点を支え、中心拠点と中山間地域等を結ぶ主要な幹線道路を地域連携軸として位置づけ、その機能の維持・強化を目指します。

都市軸：本町の中心拠点内に生活交通を処理する都市軸を配置し、都市内幹線機能を担う軸とします。

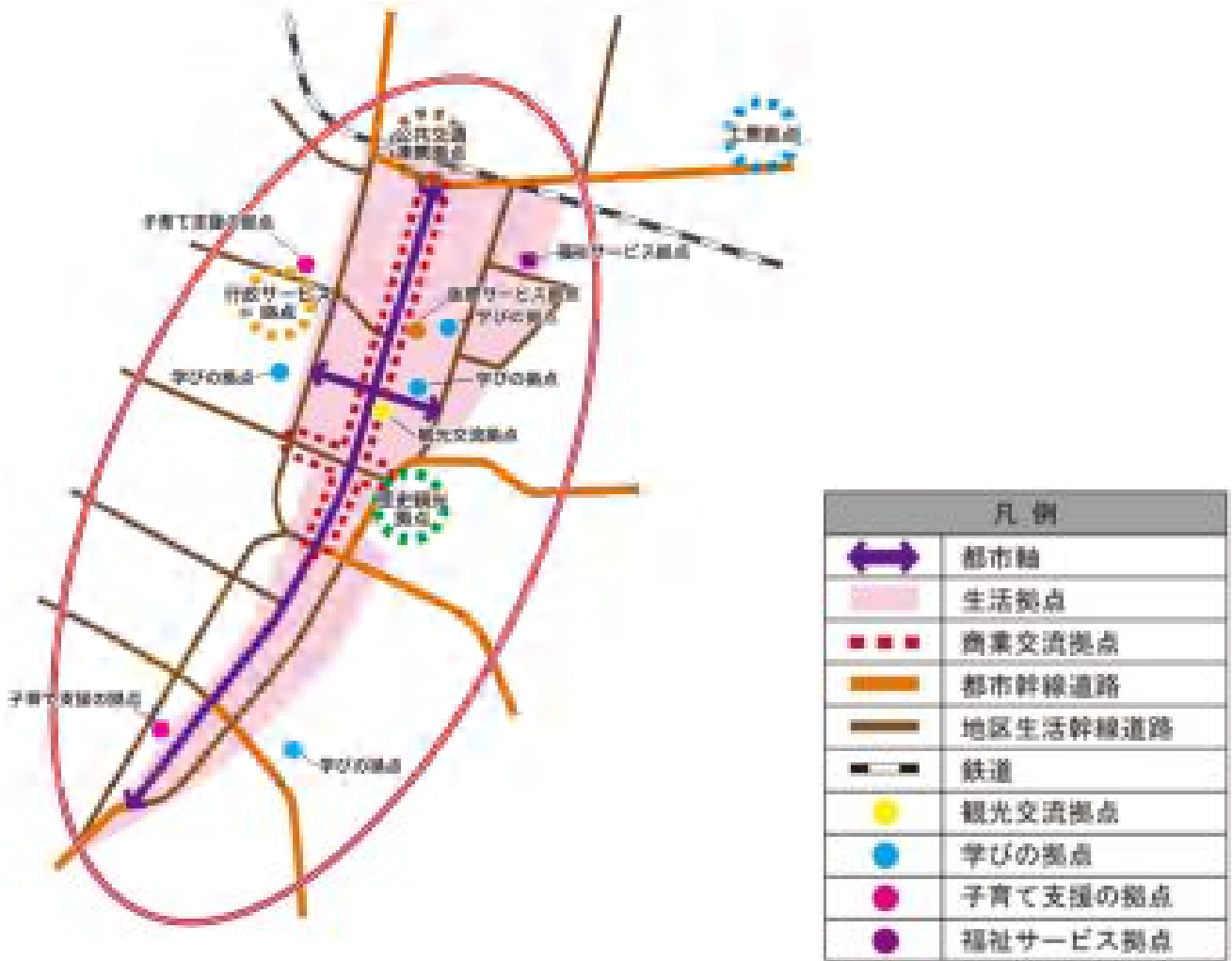
河川軸：河川敷の環境を活かし、水と緑にふれあえる場として有効活用を図ります。

将来構想図



将来構想図(3 地域中心拠点概念図)

高田地域



新鶴地域

本郷地域



本町の豊かな自然環境と、古くからの都市的な集積が調和する土地利用の枠組みを基本として、賑わいのある都市を構築できるよう、計画的な土地利用を推進していくものとします。

また、本町の人口は減少傾向にあることから、市街化区域内及び用途地域指定の中での効率的かつ弾力的な土地利用を原則としますが、各地域の実情にあった対応が求められる場合は、地区計画などによる規制を検討しつつ、適切な土地利用を図ります。

【交通体系整備の配置方針】

道路ネットワークの整備

広域幹線道路：県内外の主要都市と本町を結ぶ広域幹線道路として、広域的な自動車交通をさばく骨格道路として整備を図っていきます。

都市幹線道路：本町の中心拠点の連携軸として、また町内外の生活交通の主要導線として、主要な都市幹線を位置づけます。また、広域幹線道路、主要な都市幹線道路と連携して、自動車交通の円滑な処理を行う道路、及び町内の各拠点や主要な集落を結ぶ道路を都市幹線道路として位置づけます。

地区生活幹線道路：上記以外の主要な都市計画道路、都市幹線道路と連絡して地区の生活交通をさばく幹線道路と田園里山エリアに点在する集落を結ぶ道路を地区生活幹線道路として位置づけます。

歩行者・自転車交通を支えるネットワークの整備

水辺を活かしたネットワーク整備：河川の水辺環境の保全、歩行路・広場等の整備を進め、河川に沿って歩行者・自転車空間を確保していきます。

緑や歴史的資源を活かしたネットワーク整備：緑や歴史的資源と触れあいながら散策できる歩行ルートの整備を進めます。

中心市街地のネットワーク整備等：中心拠点において、インフォメーションセンターや観光資源等をつなぐネットワークを構築し、快適で魅力のある多様な歩行者空間の創出に努めます。

人にやさしい道路空間の整備

ユニバーサルデザインの導入検討：不特定多数の人が訪れる施設周辺の道路などにおいて、適正な歩道幅員の確保などの空間づくりを検討します。

医療・介護施設等とのネットワーク整備：医療・介護施設と生活拠点である市街地及び集落間とのネットワークを強化するため、連結する道路網の適切な維持・管理を進めます。

利用者の目的にあったサイン整備：スムーズに目的地へ誘導するルート案内や、利用者が必要とする交通情報などを的確に表示するサインの整備を周囲の景観に配慮しながら整備を進めます。

生活を支える公共交通の確保

JR 只見線の利便性の確保：利便性を確保するため、運行本数の現状維持と、観光イベント等と連携した取り組みを検討します。また、民間事業者との連携を図り駅周辺の環境整備を図ります。バス及びあいあいタクシーの利便性の確保：事業者との連携を図り、きめ細かな運行の継続、バス停の利用環境の整備を検討します。「あいあいタクシー」は、利用者ニーズに対応したさらなる利便性を向上させる取り組みを検討します。

既存の鉄道、バス路線を補完する移動手段の確保：中心拠点と集落を結ぶ交通ネットワーク構築について、民間事業者と連携したデマンド交通や、介護タクシー等、個別のニーズに対応した交通手段の導入を検討します。

交通結節点の機能強化：交通連携拠点と市街地エリアの機能強化を図るため、駅や市街地に近接した場所への駐車場や駐輪場の整備を検討します。

地区別まちづくりの方針（地区別構想）

将来像

「農の恵みと、皆人が集うまちづくり」

目標

新鶴地域は本町の北部に位置し、稲作や果樹栽培が盛んな地域であり、周辺農地と一体となった農村集落の環境を維持しつつ、新鶴インターチェンジ等の利便性と、丘陵地帯に集積された拠点機能を活用した、新たなまちづくりを目指します。

新鶴地域

将来像

「炎の伝統と、まち並み活かすまちづくり」

目標

本郷地域は本町の東部に位置し、会津若松市に近いという立地条件と、会津本郷焼の窯元が醸し出すまち並みを活かしつつ、白鳳山公園やせせらぎ緑地等の緑や景観と調和した、新たなまちづくりを目指します。

本郷地域

高田地域

将来像

「賑わいと、歴史・緑が囲むまちづくり」

目標

本町の中心に位置し、人口や公共公益機能が集積しており、多くの人々がくらし、訪れることから、地域の緑や歴史的資源と調和した中心拠点に相応しい、新たなまちづくりを目指します。

地域公共交通に関連するまちづくりの方針

【高田地域】

中心拠点としての機能強化：本町で唯一の総合病院である高田厚生病院や特別養護老人ホーム宮川荘や認定こども園ひかりなど医療・福祉サービス拠点と子育て支援の拠点としての機能の維持・充実を図り、地区生活幹線道路等の適切な歩道幅員の確保に努めつつ、拠点の機能を十分に発揮できる環境整備を図ります。

新たな拠点交通の整備：新庁舎等の施設周辺の道路整備を行ない、安全な歩行者環境の確保を進めるとともに、街路空間の整備を図ります。また、長期未着手の都市計画道路について、見直し検討を行います。

【本郷地域】

中心拠点としての機能強化：ハーモニーほんごうケアハウスや、本郷保育所・本郷中学校など福祉サービス拠点と子育て支援の拠点としての機能の維持・充実を図り、地区生活幹線道路等の適切な歩道幅員の確保に努めつつ、拠点の機能を十分に発揮できる環境整備を図ります。また、新たなモデル住宅等の検討にあわせ、地域住民のコミュニティ形成に資する施設の整備を検討します。

【新鶴地域】

中心拠点としての機能強化：医療・福祉サービス拠点と子育て支援の拠点としての機能の維持・充実を図り、地区生活幹線道路等の適切な歩道幅員の確保に努めつつ、拠点の機能を十分に発揮できる環境整備を図ります。

(4) 公共交通に求められる役割の整理

「各計画の実現に向けて公共交通に期待される役割」と「各計画で位置づけられた公共交通に関連する施策」の2つの視点から、公共交通に求められる役割を整理します。

整理後、公共交通に求められる役割は以下3点に集約されます。

- ①利用者ニーズに対応した、美里あいあいタクシー事業の利便性の向上。
- ②二次交通網の拡充を行い観光利用者へ対応し、観光利用の拡充を図る。
- ③高齢者へ対応した移動支援の拡充

公共交通に求められる役割(1/2)

計 画	視 点 : 公共交通に期待される役割	視 点 : 公共交通に関連する施策
会津美里町総合計画	<p>【「自然に配慮した環境づくり」の実現】</p> <p>恵まれた自然環境を、町民共有の財産として認識し、次世代へ引き継いでいくとともに、自然と調和した快適で住みやすい環境整備を進める。</p>	<p>【注目数値】</p> <p>目標数値は達成している、詳細は下記の通り。</p> <p>町内の道路での移動に不便を感じている町民の割合:29.7%(現状値) 27.0%(目標値)</p> <p>公共交通での移動に日常的に不便を感じる町民の割合:13.3%(現状値) 11.8%(目標値)</p>
会津美里町都市計画マスタープラン	<p>【安心して住み続けられるまちづくり】</p> <p>市街地や集落における生活環境の維持、向上を図り、快適で安全安心な暮らしを守ることで、住み続けられる環境づくりを進める。</p> <p>良好な住宅地や道路環境の整備、保健・医療・福祉拠点の機能強化を図るとともに、災害に強いまちづくりを進める。</p>	<p>【生活を支える公共交通の確保】</p> <p>JR只見線の利便性の確保:運行本数の現状維持と、観光イベント等と連携した取り組みを検討する。</p> <p>また、民間事業者との連携を図り駅周辺の環境整備を図る。</p> <p>バス及び美里あいあいタクシーの利便性の確保:事業者との連携を図り、きめ細かな運行の継続、バス停の利用環境の整備を検討する。「美里あいあいタクシー」は、利用者ニーズに対応した利便性向上のための取り組みを検討する。</p> <p>既存の鉄道、バス路線を補完する移動手段の確保:中心拠点と集落を結ぶ交通ネットワーク構築について、民間事業者と連携したデマンド交通や、介護タクシー等、個別のニーズに対応した交通手段の導入を検討する。</p> <p>交通結節点の機能強化:交通連携拠点と市街地エリアの機能強化を図るため、駅や市街地に近接した場所への駐車場や駐輪場の整備を検討する。</p>

公共交通に求められる役割 (2 / 2)

計 画	視 点 : 公共交通に期待される役割	視 点 : 公共交通に関連する施策
会津美里町まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略	<p>【地域に即した公共交通体系の確立】</p> <p>災害から住民を守るため地域の防災力の向上と、地域に即した公共交通体系の形成、空き家などの対策を適切に行うことにより、安心して暮らせる地域をつくる。</p> <p>地域の住民と行政が一体となり、子どもから高齢者まで、「わがまち」として、誇りを持って暮らすことができるまちづくりを推進する。</p>	<p>デマンド交通システム運行事業: 高齢者等のための地域交通の確保と商店街の活性化を図るため、デマンド交通(乗合型タクシー)の運行を行っているが、近年、利用者が減少傾向にあるため、利用者のニーズを的確に把握し、効率的で効果的な運行方法による交通体系を確立する。</p> <p>【注目数値】</p> <p>デマンド交通システム利用者数 (年間延べ人数)</p> <p>23,254 人(基準値) 22,000 人(目標値)</p>
会津美里町観光振興計画	<p>【二次交通網の拡充】</p> <p>自家用車や公共交通の二次交通網を確保し、点在する観光スポットをつなぎ、町内の周遊を支援する。</p>	<p>イベント会場と主要スポット館を結ぶ臨時移動手段の提供(新規): 既存の主要イベントの開催時に、温泉施設等の主要スポットを連絡する臨時交通手段を提供し、イベント参加者の町内周遊を促す。</p> <p>レンタサイクルの導入(拡充): 主な宿泊施設、鉄道駅、観光拠点等をネットワークする乗り捨て可能なレンタサイクルを導入し、町内周遊の交通手段を補完する。また、これに併せて、町内回遊ルートの設定や情報提供とともに必要な施設を整備する。</p> <p>デマンドタクシーの観光利用の拡充(拡充)</p> <p>1 日乗車券の発売等、観光利用にも対応できる方策の検討を行い、観光利用の拡充を図る。</p>
会津美里町観光振興計画アクションプラン	<p>【DMO(観光プラットフォーム組織)の設立・展開】</p> <p>DMO の設立・展開については、町全体を対象に、会津美里町の観光まちづくりに携わる全ての関係団体、組織、住民の連携により、取り組むものとする。</p>	<p>外出への支援: デマンドタクシーの観光利用を検討し、町、交通事業者と調整しながら導入を目指す。</p>
会津美里町第 2 期地域福祉計画	<p>【安心して暮らせるまち】</p> <p>高齢者や障がい者の方で、一人で外出するのが困難な人でも、必要な支援を得ることで自由に外出できるよう、さらなる支援を推進する。</p>	<p>外出への支援: 美里あいあいタクシーのさらなる充実を検討する。</p> <p>障がい者及び高齢者の要支援者に対する移動支援事業の充実を図る。</p>

(5) 関連事業の整理

1) 新庁舎の設置、施設周辺の道路整備

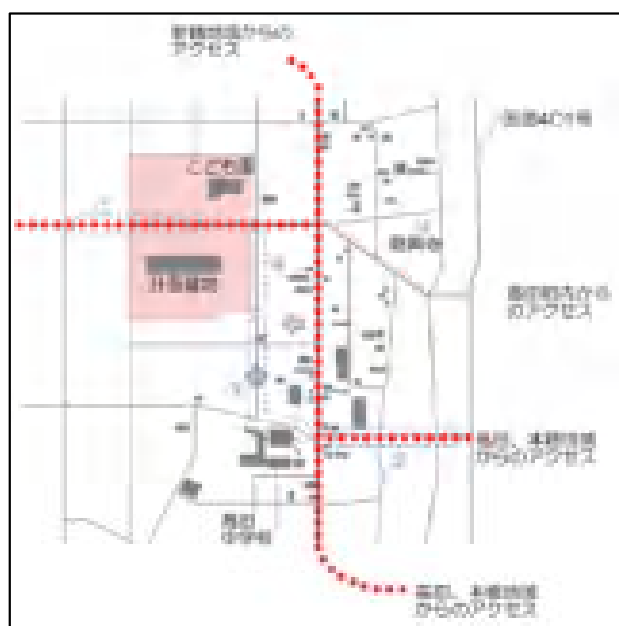
2018(平成30)年度中の完成を目指し、高田地域、本郷地域、新鶴地域間の距離のバランス、人口重心、現庁舎の利用状況と利便性、防災機能等の観点から、新布才地に整備することが決定された。新庁舎は庁舎機能の他に複合文化施設として図書館、町民交流スペース、公民館機能を備える。町では新庁舎等の施設周辺の道路整備を行ない、安全な歩行者環境の確保を進めるとともに、新たな行政サービス拠点にふさわしい街路空間の整備を図る。またこの整備に合わせ、長期未着手の都市計画道路について、まちづくりにおける必要性や交通需要、道路網における代替機能の有無等を踏まえ、見直し検討を行う。

図 新庁舎等周辺道路計画図



出典：会津美里町都市計画マスタープラン

図 今後想定される道路整備



【今後想定される道路整備】

町道 12005 号線

認定こども園ひかり西側境界付近から舗装済の法定外道路までの道路整備を行う。(L = 260m、W=9.25m)

町道 12009 号線

本郷地域方面からのアクセス道路として町道 12009 号線(L = 300m)を片側歩道(W=9.25m)として整備検討する。

町道 13058 号線

将来的には、町道 11002 号線(通称 1 号線)から高田中学校北側の町道 13058 号線を経由し、建設計画地の南東境界付近に至る路線についても整備し、更なるアクセスの向上を図る。(L = 580m、W=9.25m)

敷地内通路

敷地の土地利用計画に基づき、南東敷地内通路を整備

出典：会津美里町都市計画マスタープラン

2 - 2 地域特性の整理

(1) 沿革・地勢

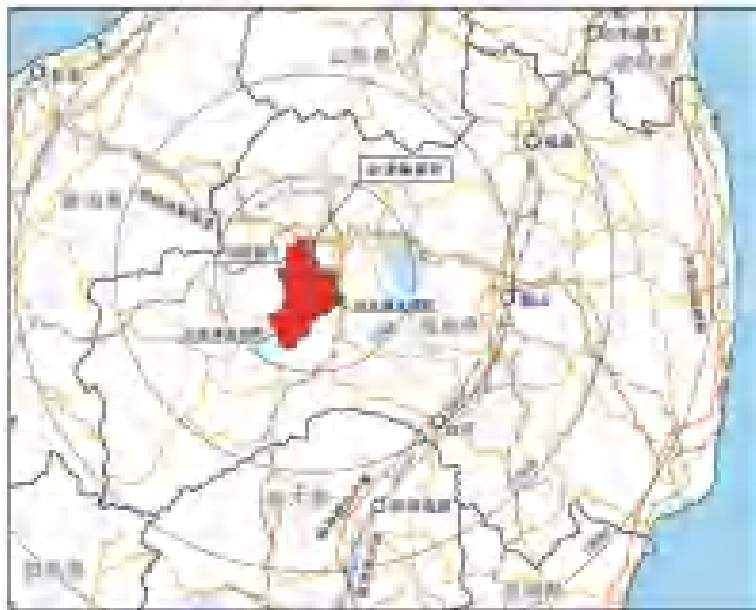
1) 沿革

本町は、福島県の西半分を占める会津地域のほぼ中央に位置し、総面積は 276.33k m²（一部境界未定のため概算数値）で、東は会津若松市、西は柳津町、北は会津坂下町、南は下郷町及び昭和村と接しています。県都福島市まで約 60km、郡山市まで約 50km、の距離にあります。北部を東西に磐越自動車道が走り、町内に新鶴スマートインターチェンジが設けられています。広域一般道路としては、国道 401 号が東に隣接する会津若松市から町域を南西に走り南の昭和村へと抜けています。鉄道は、JR 只見線が町域の北東部を走り、会津本郷駅、会津高田駅、根岸駅、新鶴駅の 4 駅が設けられています。地形は、北部に広がる平野部と南部を覆う山間地からなり、肥沃な土壌の平野部は主として水田として利用されています。気候は、内陸型特有の複雑な気候を示し、冬期は日本海式の気候のため好天が少なく積雪量も多く、夏期は蒸し暑く、春秋には日中と夜間の気温差が大きい盆地特有の気象条件にあります。

2) 地勢

本町は、平成 17 年 10 月 1 日に旧会津高田町、会津本郷町、新鶴村が合併して誕生しました。

本町には複数の遺跡があり、約 1 万年前の石器が出土するなど、古くから人々が住んでいたことが分かっています。旧 3 町村はそれぞれが古くからの歴史や文化を持っており、旧会津高田町は、かつて大沼郡の郡政の中心地であり、商業中心地としての役割を担っていました。旧会津本郷町は向羽黒山城の城下町として開けたまちであり、主要地場産業である会津本郷焼は、現在も町の重要な産業の一つとなっています。旧新鶴村には、鎌倉時代の創建と伝えられる弘安寺などがあり、仏教文化の一拠点として栄えてきました。また、町内を流れる河川の豊富な水量と、肥沃な平野部を活かした米の生産、水はけのよい丘陵部を活かしたおたね人参の栽培、その後作として発展してきたぶどうなどの果樹栽培など、自然環境を最大限に活かした農業が展開されてきました。



(2) 人口

1) 人口推移

総人口は1980(昭和55)年から減少し続け、2015(平成27)年までに7,000人減となっており、減少率は25%となっています。

老年人口は、2015(平成27)年までに約3,000人増加し、高齢化率の推移は2倍以上になっています。

生産年齢人口は、2015(平成27)年までに約7,000人減少し、2015(平成27)年の生産年齢人口の割合は、54%を占めています。

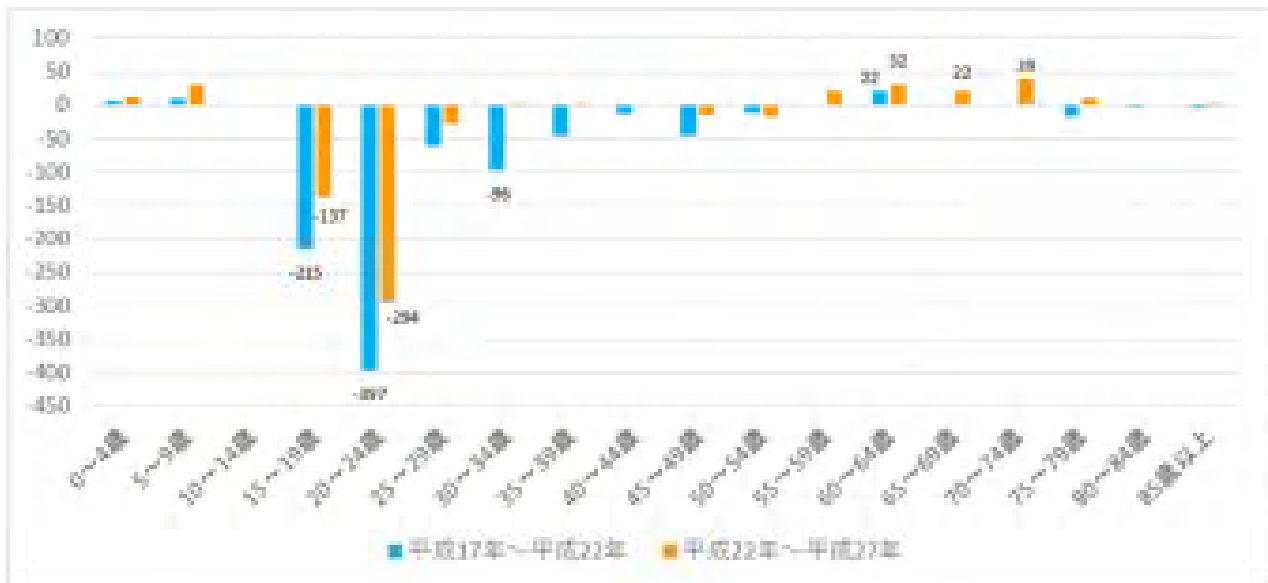
年少人口は、2015(平成27)年までに約3,000人減少し、年少人口は約11%を占めています。人口移動の推移を見ると、特に15~29歳で転出超過となっています。

図 人口の推移(年齢3区分別)



資料：国勢調査(S55~H27)会津美里町まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略

図 年齢階級別人口移動の転出・転入



資料：国勢調査(H22~H27)

2) 地区別年齢別人口

高田地域が 57%と全体の半分以上を占めており、次いで本郷地域が 27%、新鶴地域が 16%となっています。

表 地域別人口数(平成 29 年 3 月末時点)

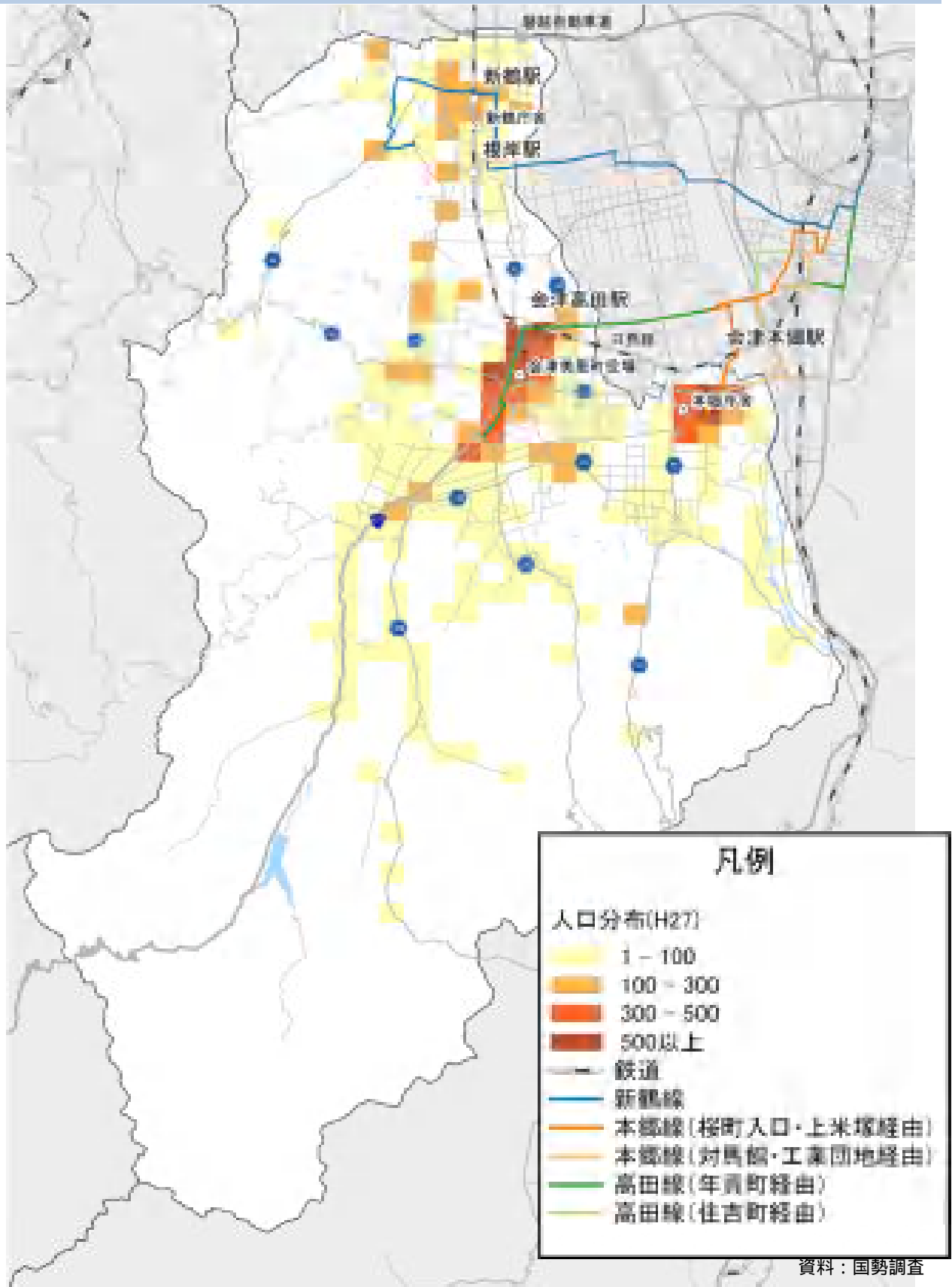
(単位：人)

地区	人口
高田地域	11,953
	57%
本郷地域	5,565
	27%
新鶴地域	3,434
	16%
町全体	20,952

出典：町提供資料

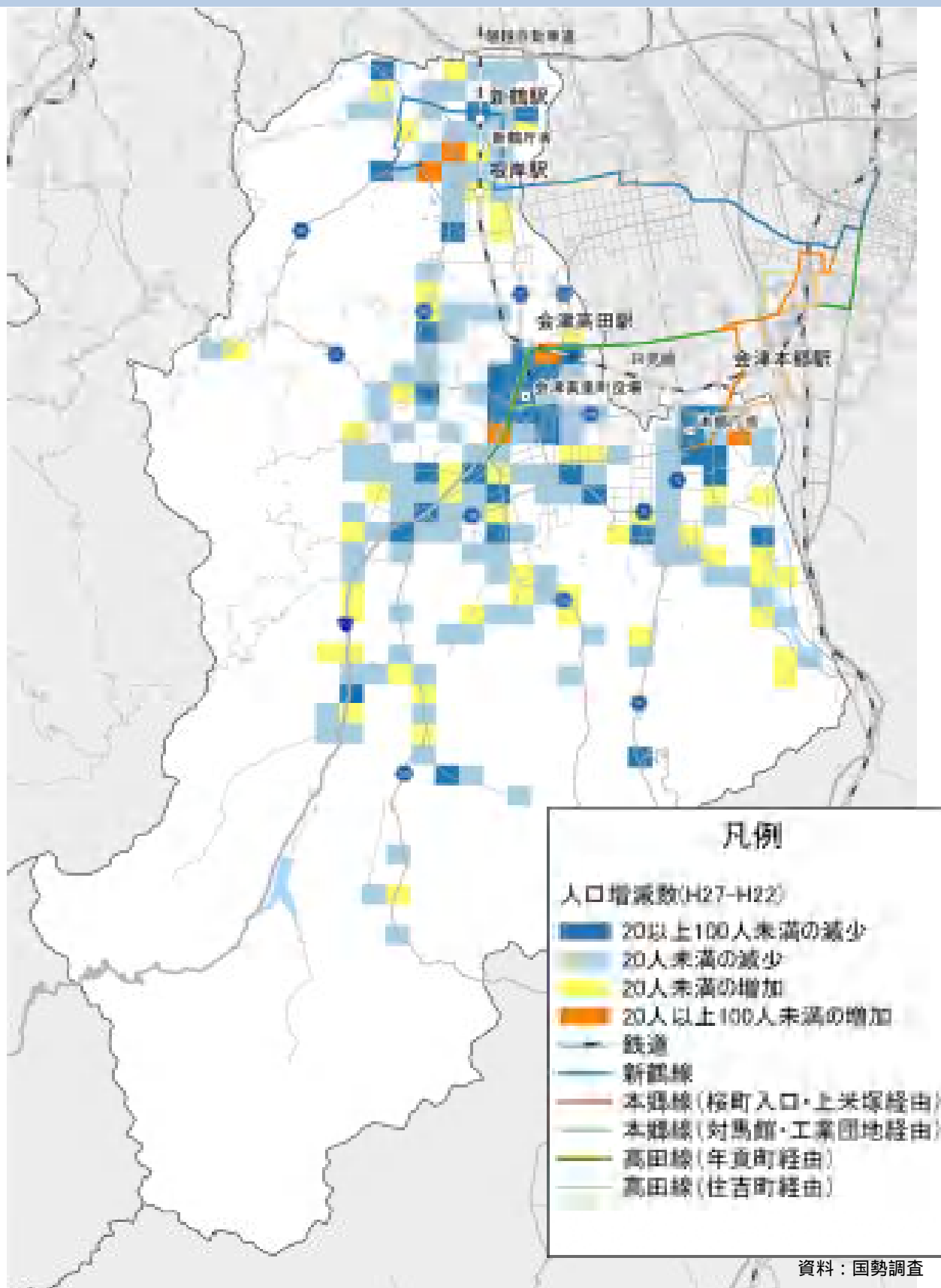
3) 人口分布等

高田、本郷地域の人口分布では各庁舎周辺に高い集積がみられるが、新鶴地域は人口分布が分散しています。
国道や主要地方道に沿って集積が見られ、特に国道 401 号線に人口が集中しています。



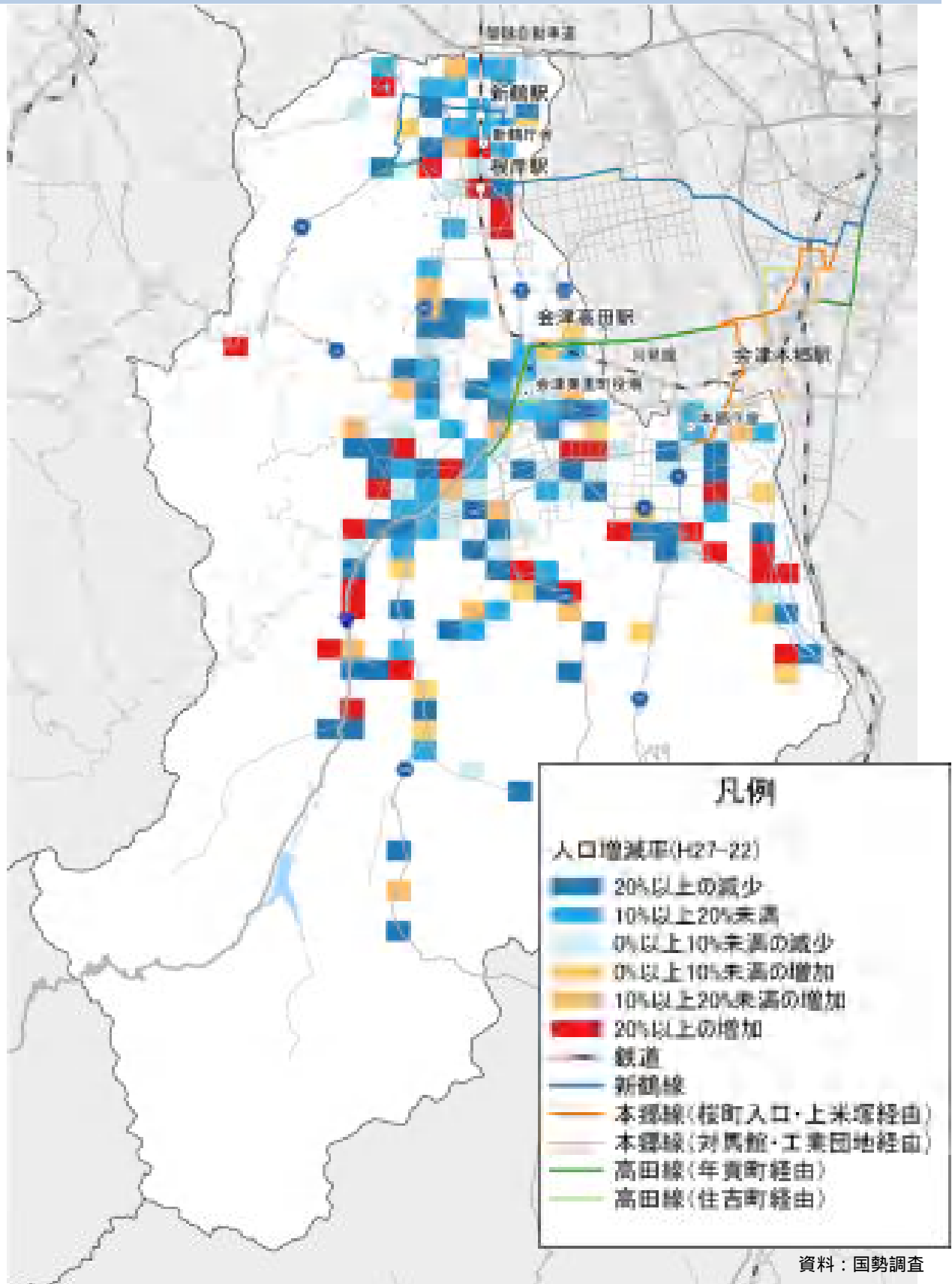
4) 人口増減数

町内全体で人口が減少しており、中心部は20人以上、その他の地域では20人未満の減少数となっています。
なかでも高田庁舎と本郷庁舎周辺の減少数は特に顕著に表れています。
しかしながら、一部では集落部からの人の移動などで微増の箇所もあります。



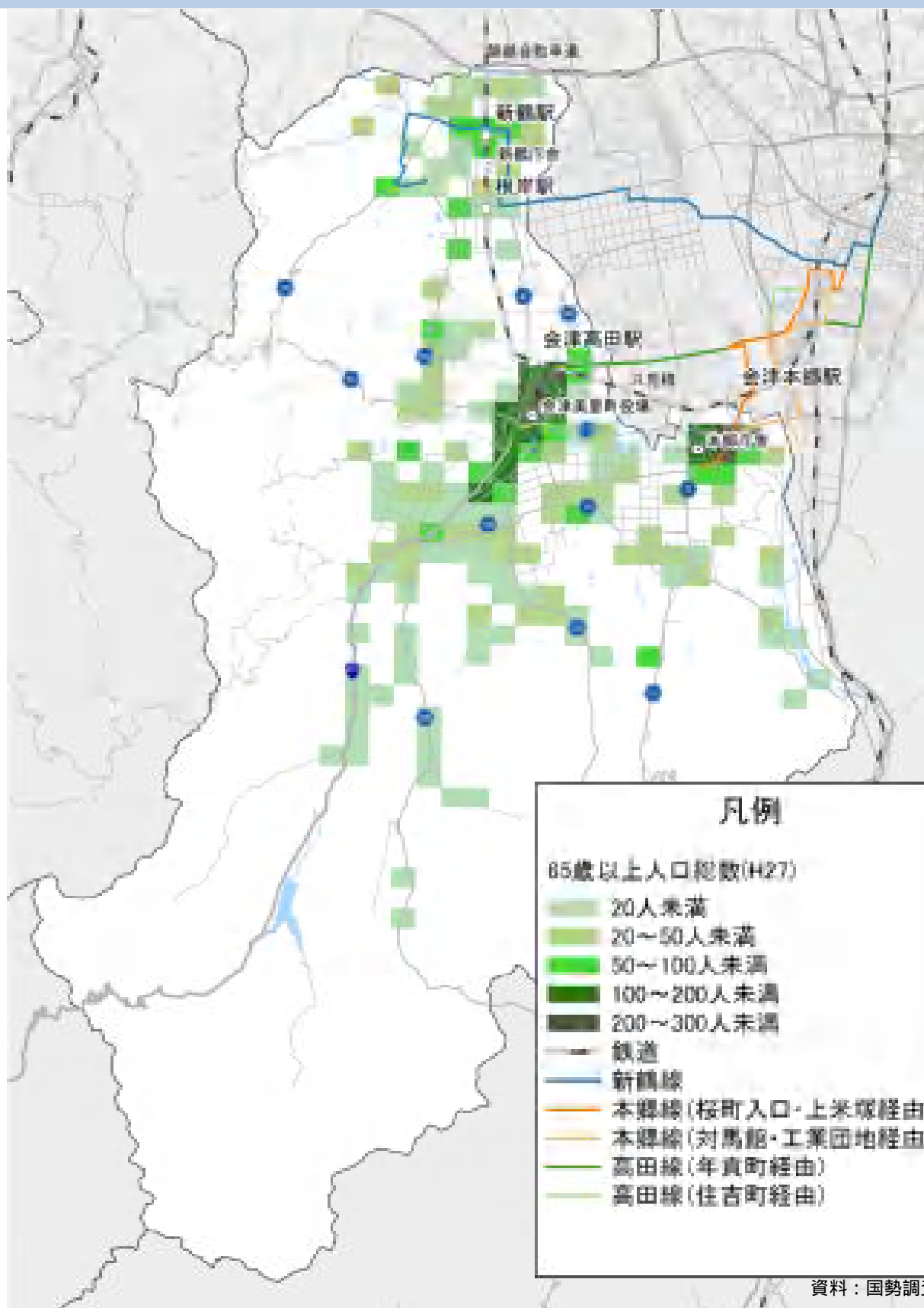
5) 人口増減率

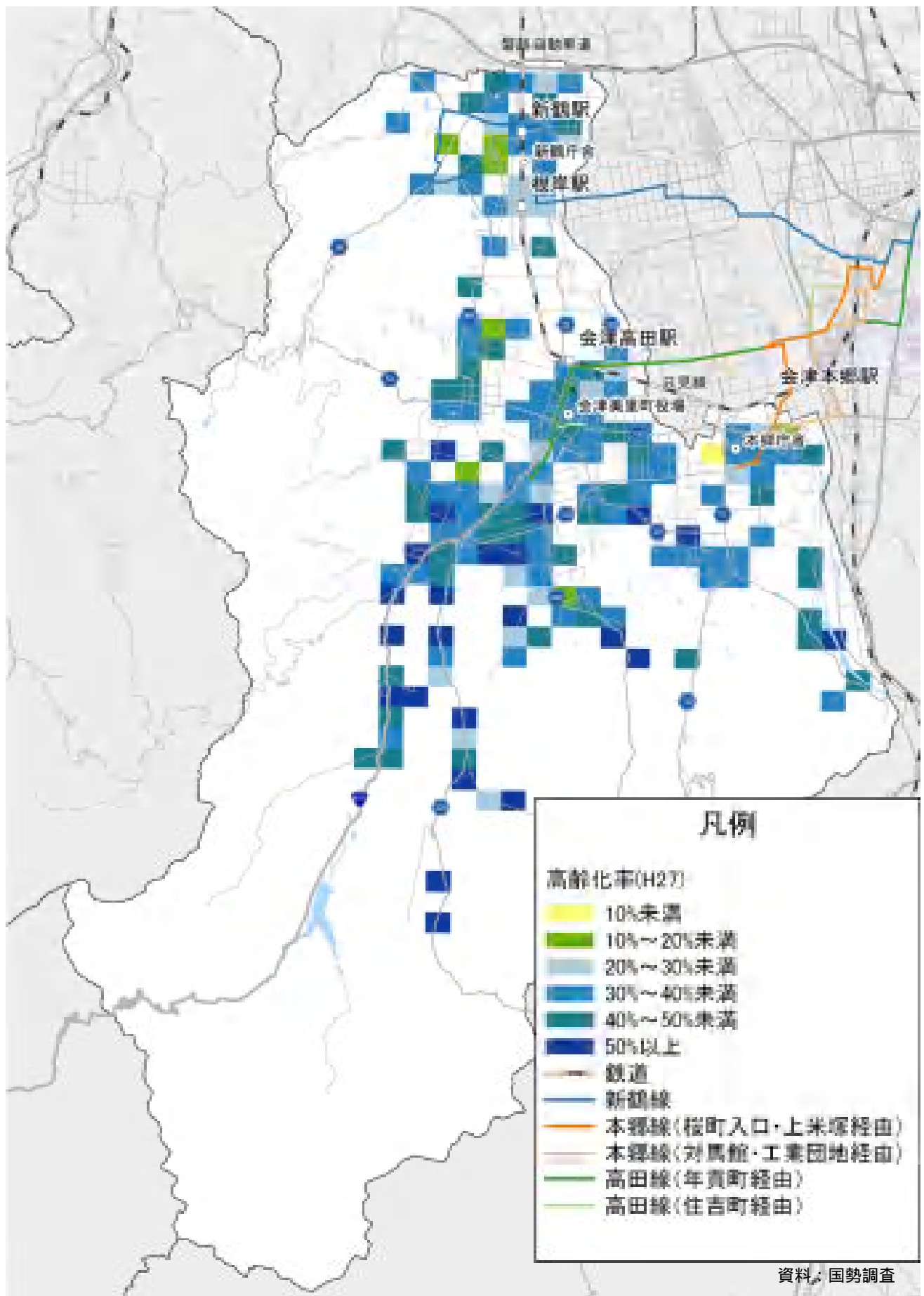
平成 22 年から平成 27 年にかけての人口増減数を増減率で見ると、町内全体で減少していることが分かります。一方で増減数での「20 人未満の増加」の分布では増加率が高い傾向が見て取れます。



6) 高齢者人口の分布

町内の65歳以上の人口の分布をみると、3地域の中心部に多く集まっています。また平成22年から平成27年にかけての高齢化率では、山間部で40%以上の分布が見られ、中心部から離れ山間部に近づくにつれ、高齢者の割合が増している事が見て取れます。

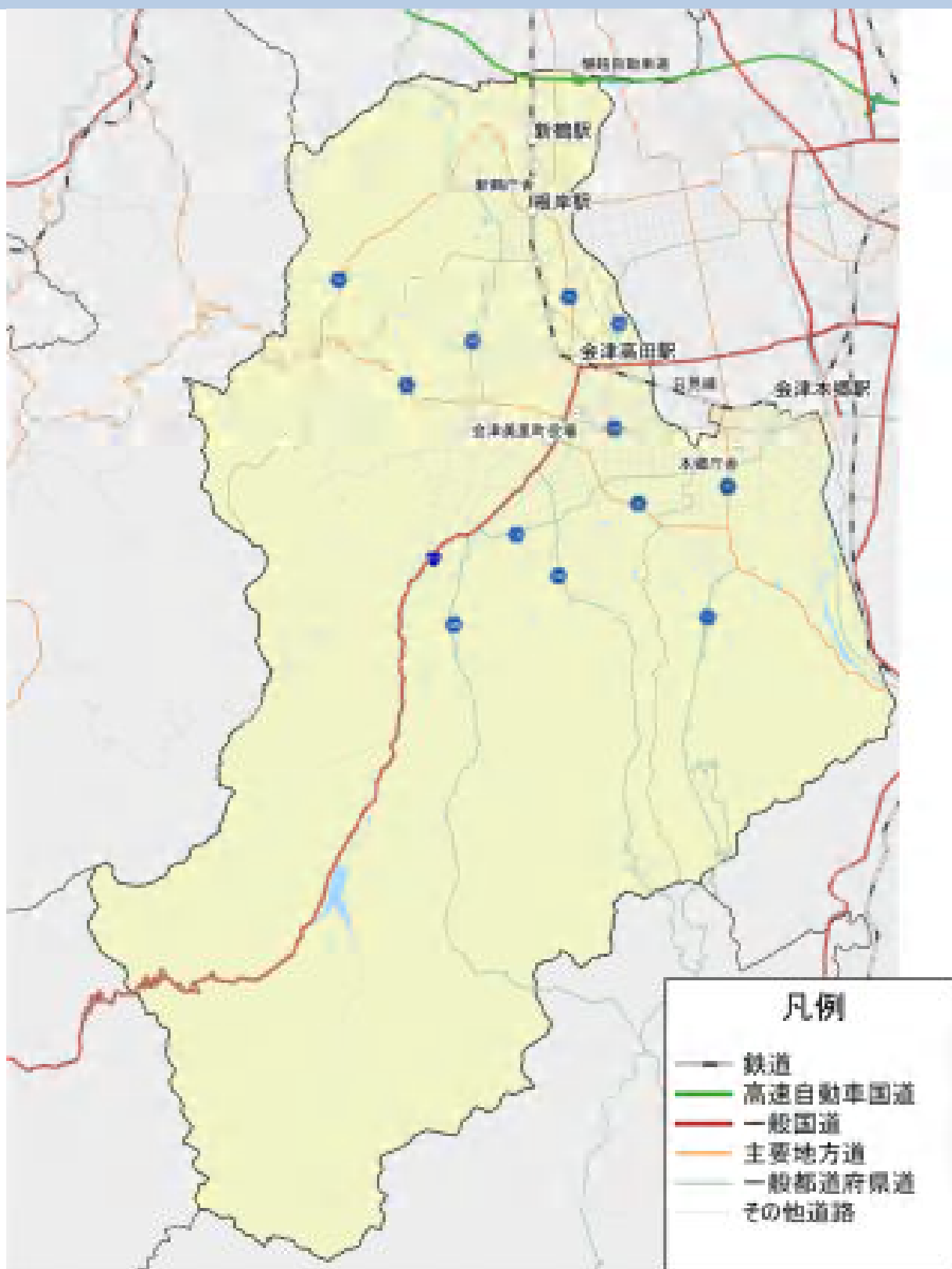




(3) 都市構造・土地利用状況等

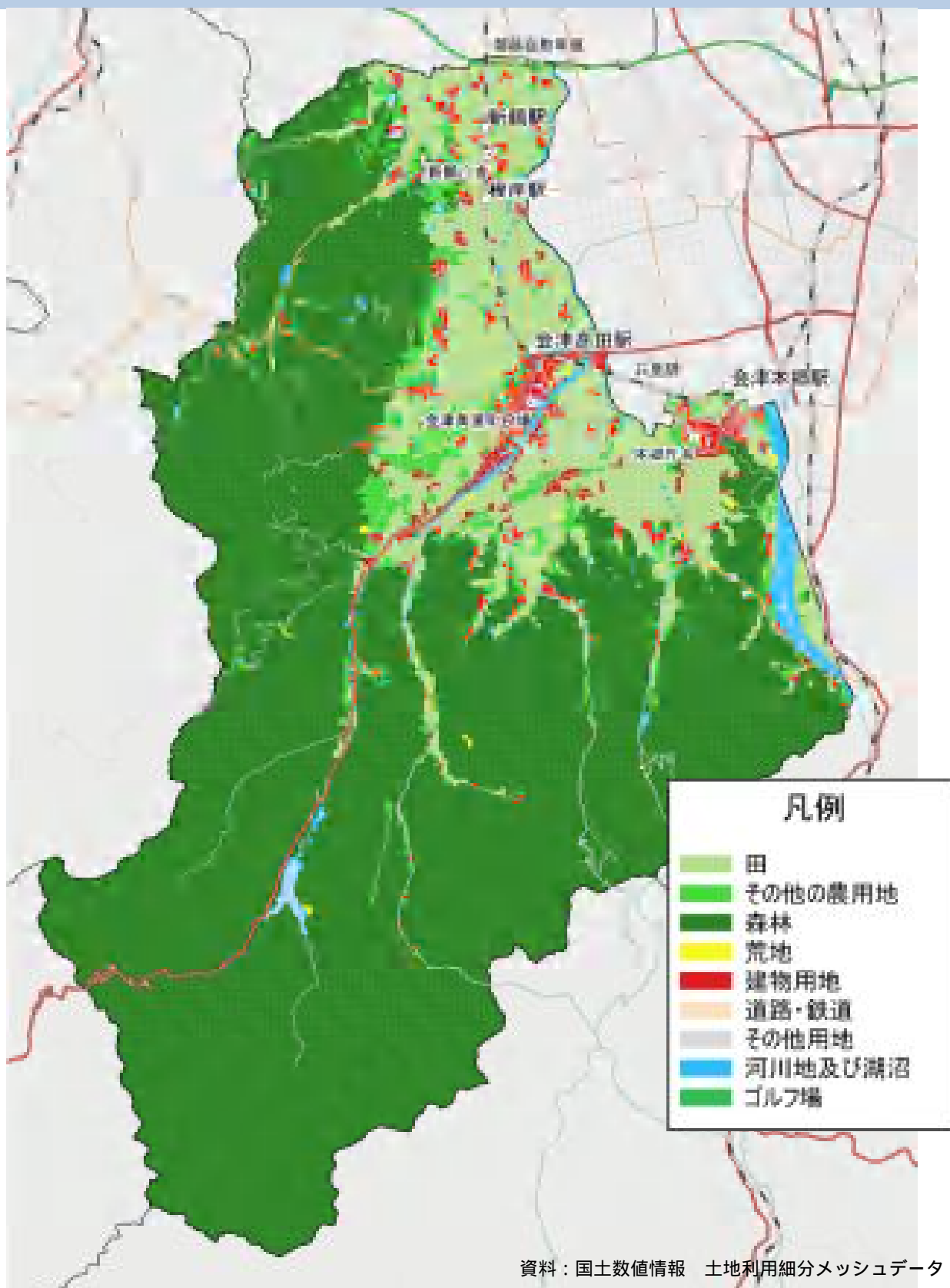
1) 道路ネットワークの状況

北部には磐越自動車道があり、郡山や新潟方面への重要な高速道路となっています。南北には国道 401 号線があり、東西には国道 401 号線を基準として一般都道府県道が広がっています。鉄道においては、JR 只見線が 3 地域を結び近隣の会津若松市、会津坂下町とも繋がっています。



2) 土地利用現況

森林が最も多く全体の70%を占めています。
次に農地が全体の15%を占めており、南北を結ぶ国道401号線や東西を結ぶ一般都道府県道を中心に建物が集積しています。
田園地帯を中心とした中山間地域の特性が見えます。



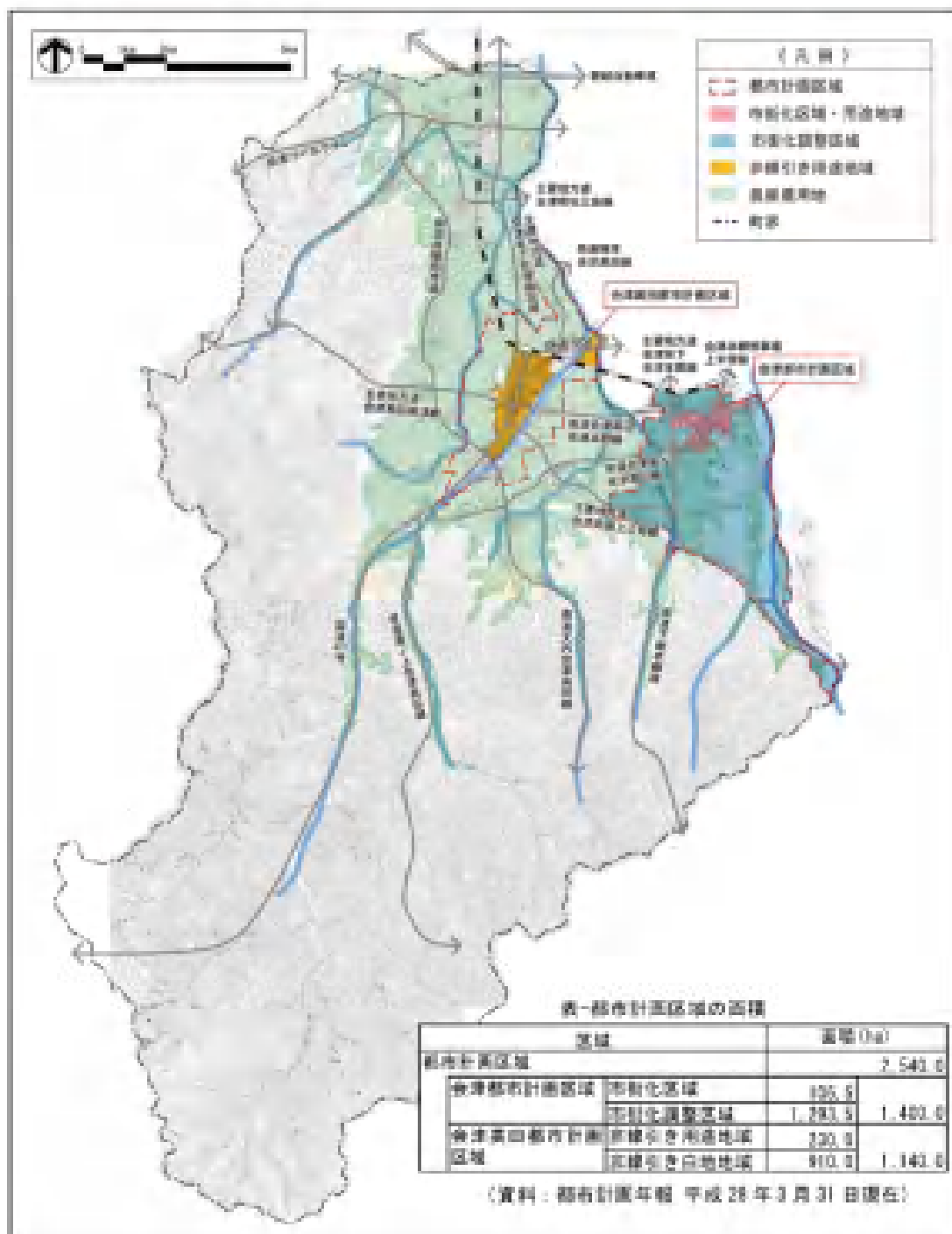
3) 都市計画（規制と農地の指定状況）

高田地域の一部に会津高田都市計画区域が、本郷地域の大部分に会津都市計画区域が指定されています。新鶴地域には都市計画区域等の指定はされていません。

会津高田都市計画区域では区域区分はされておらず、市街地のエリアに用途地域が指定されています。

一方、本郷地域は会津若松都市圏の一部として都市計画区域が指定されており、市街地の主要な部分が市街化区域、その周辺は市街化調整区域に指定されています。

図-都市計画規制と農地の指定状況



⁴⁾ 市街引き寄せ地域とは、市街化区域と市街化調整区域とを区分（市街引き寄せ）された都市計画区域を指す。市街引き寄せとは、市街引きがなされていない都市計画区域のことを指す。

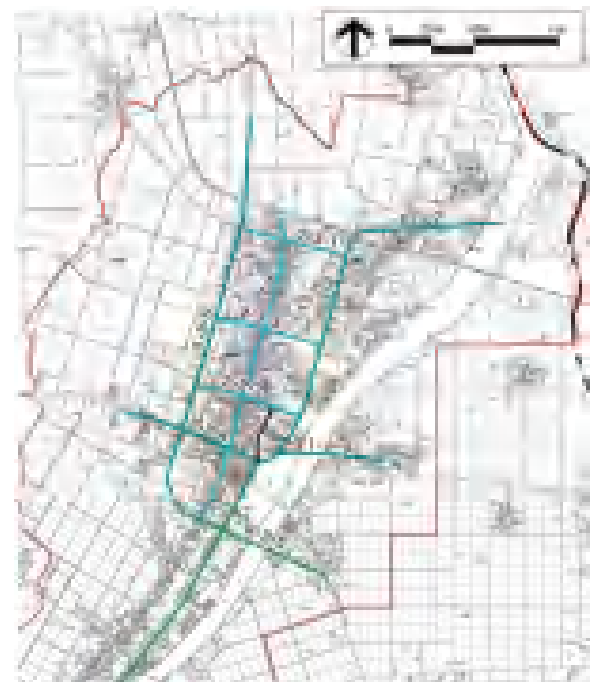
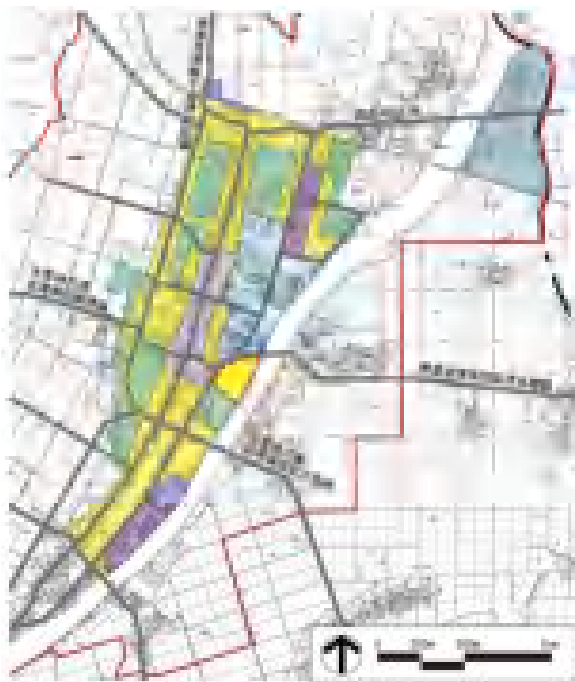
(単位：ha)





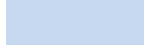



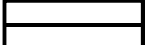


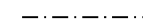
用途地域名	会津高田高田都市計画地区	会津都市計画区域内の本郷地区
第1種低層住居専用地域	46.0	0.0
第2種低層住居専用地域	0.0	5.9
第1種中高層住居専用地域	28.0	0.0
第2種中高層住居専用地域	0.0	0.0
第1種住居地域	101.0	74.3
第2種住居地域	0.0	0.0
準住居地域	0.0	0.0
近隣商業地域	14.0	8.8
商業地域	0.0	0.0
準工業地域	16.0	11.0
工業地域	25.0	6.5
工業専用地域	0.0	0.0
計	230.0	106.5

平成28年3月31日現在

図 用途地域の指定状況【高田地域】

図 用途地域の指定状況【本郷地区】



凡 例			
	土地計画		近隣商業地区
	第一種低層住居専用地域		準工業地区
	第一種中高層住居専用地域		工業地区
	第一種住居地域		都市計画区域
			整備済み路線
			整備中路線
			未整備路線
			町界

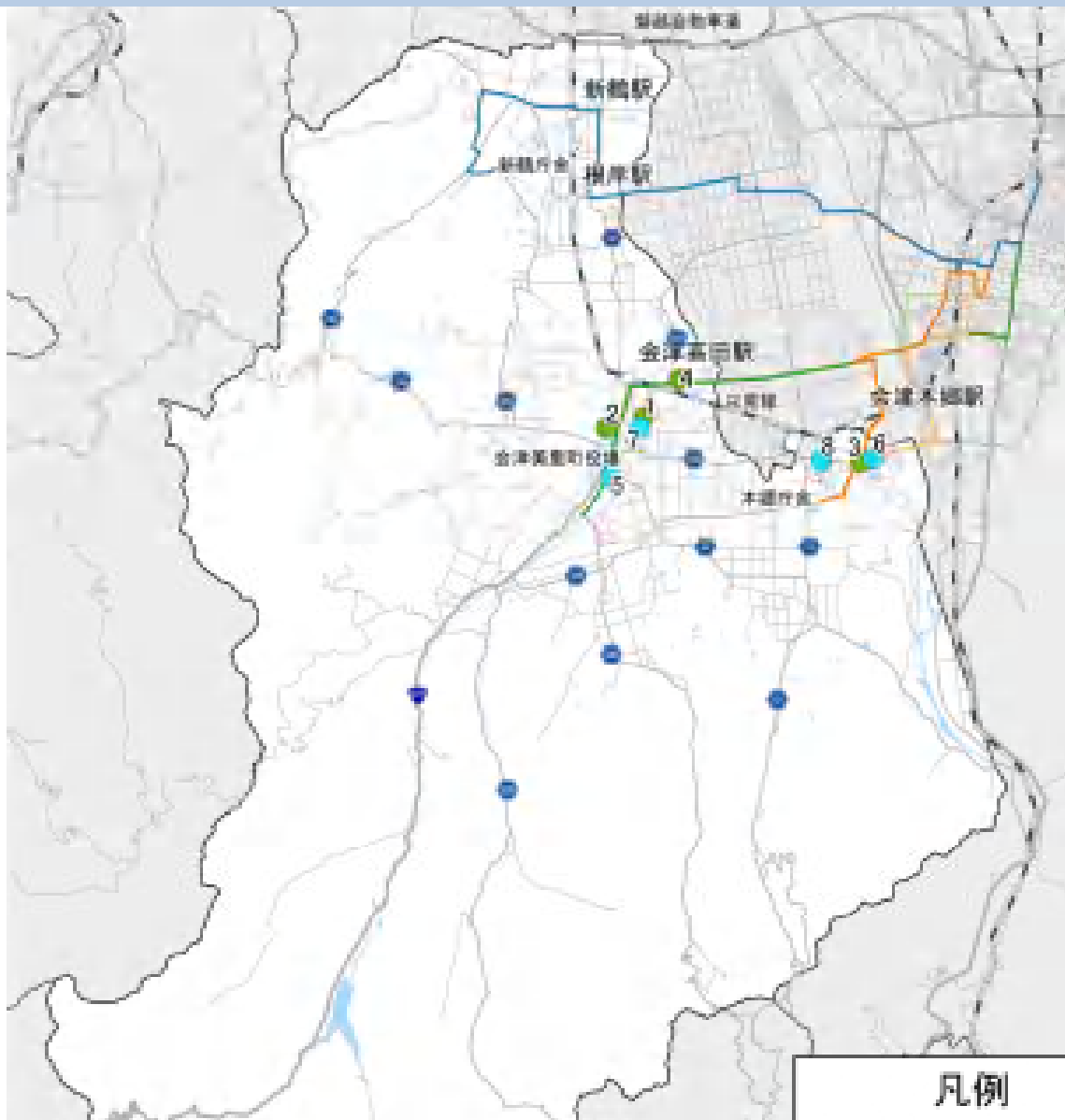
資料：会津美里町都市計画マスタープラン

(4) 主要施設立地状況

1) 商業施設の立地状況

町内の商業施設は 8 施設(うちスーパー：4、コンビニエンスストア：4)あり、高田・本郷地域に立地しています。

新鶴地域には商業施設がなく、近隣の会津若松市や会津坂下町の商業施設を利用していることが予想出来ます。



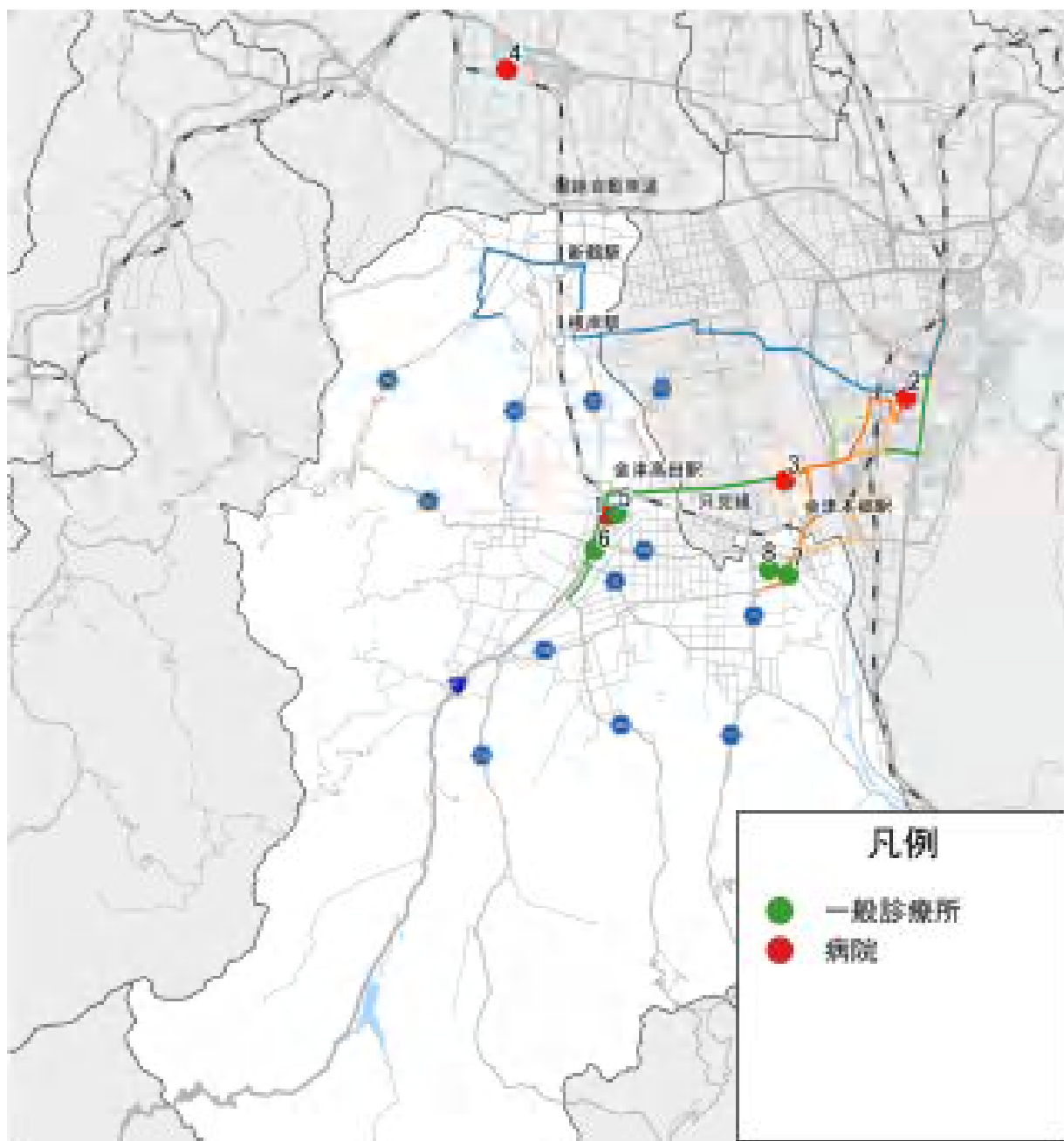
種類	No.	名称	店舗面積
スーパー	1	かねか高田店	-
	2	リオン・ドール高田店	-
	3	ブイチェーン本郷バイパス店	-
	4	リオン・ドール美里店	-
コンビニ	5	セブン イレブン会津高田店	-
	6	セブン イレブン会津本郷店	-
	7	ローソン会津高田鹿島店	-
	8	ハローショップ・パンナイ	-

凡例	
●	スーパー
●	コンビニ

資料：(スーパー)(コンビニエンスストア)：iタウンページ、各店舗 HP

2) 医療施設の立地状況

町内の医療施設は5施設(うち病院：1、一般診療所：4)あり、高田地域に3施設、本郷地域に2施設あるが、新鶴地域には医療施設がないことから、町内又は、近隣の会津若松市、会津坂下町の医療施設を利用していることが予想できます。

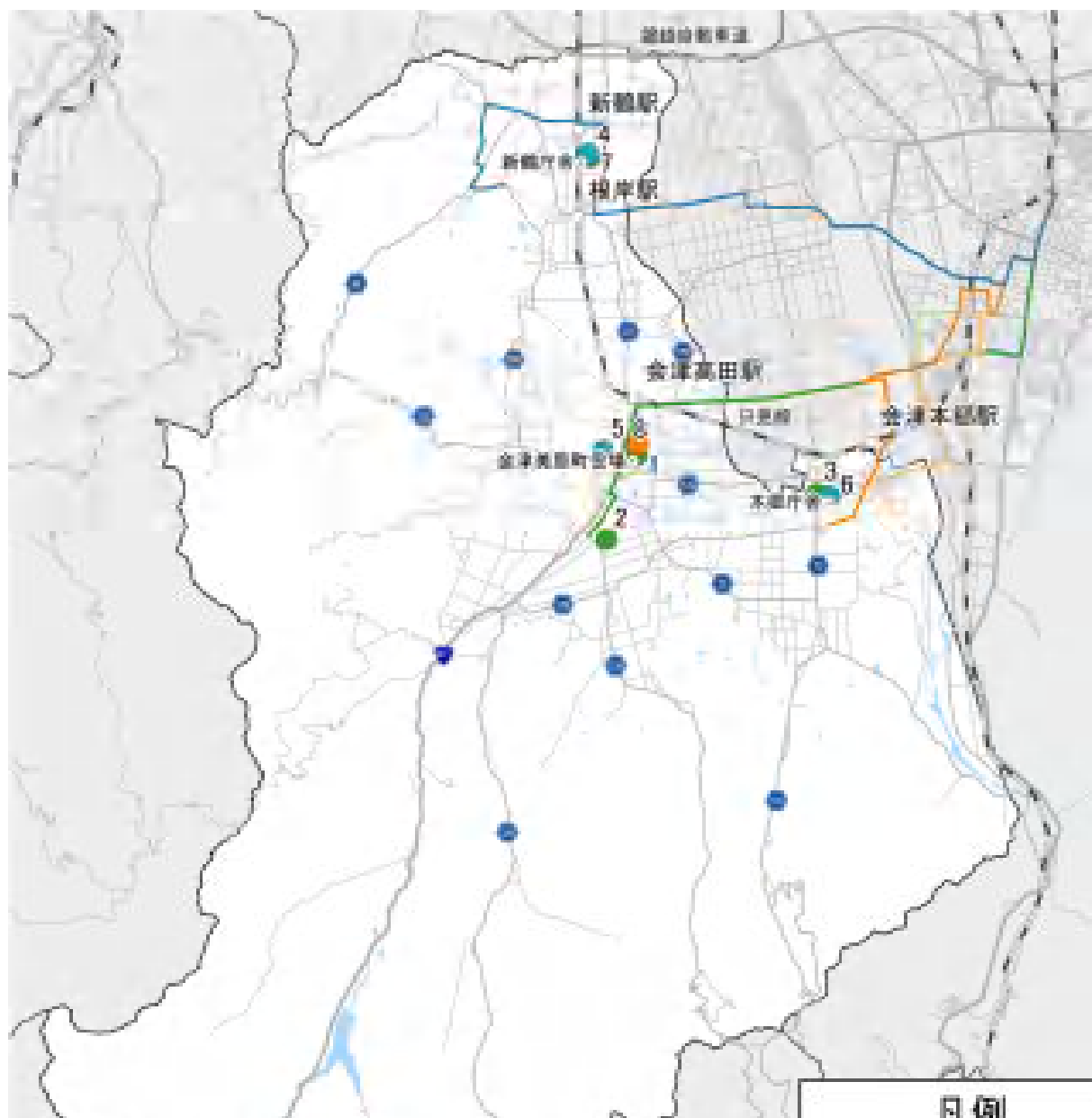


種類	No.	名称	市町村	内科診療	病床数				
					計	一般	精神	感染症	療養
病院	1	高田厚生病院	会津美里町		199	60	91	0	48
	2	竹田綜合病院	会津若松市		837	693	144	0	0
	3	会津西病院	会津若松市		378	68	310	0	0
	4	坂下厚生総合病院	会津坂下町		177	177	0	0	0
一般診療所	5	こばやしファミリークリニック	会津美里町		0	0	0	0	0
	6	白井内科クリニック	会津美里町		0	0	0	0	0
	7	吉川医院	会津美里町		0	0	0	0	0
	8	もこめま内科消化器科医院	会津美里町		0	0	0	0	0

資料：地域医療情報システム（日本医師会）

3) 教育施設の立地状況

町内の教育機関は 8 施設(うち小学校：4、中学校：3、高等学校：1)あります。小学校、中学校は 3 地域にありますが、高等学校は高田地域のみであり、近隣の会津若松市には 8 施設、会津坂下町には 2 施設あることから只見線や路線バスなどで町外へ通学している事が予想出来ます。



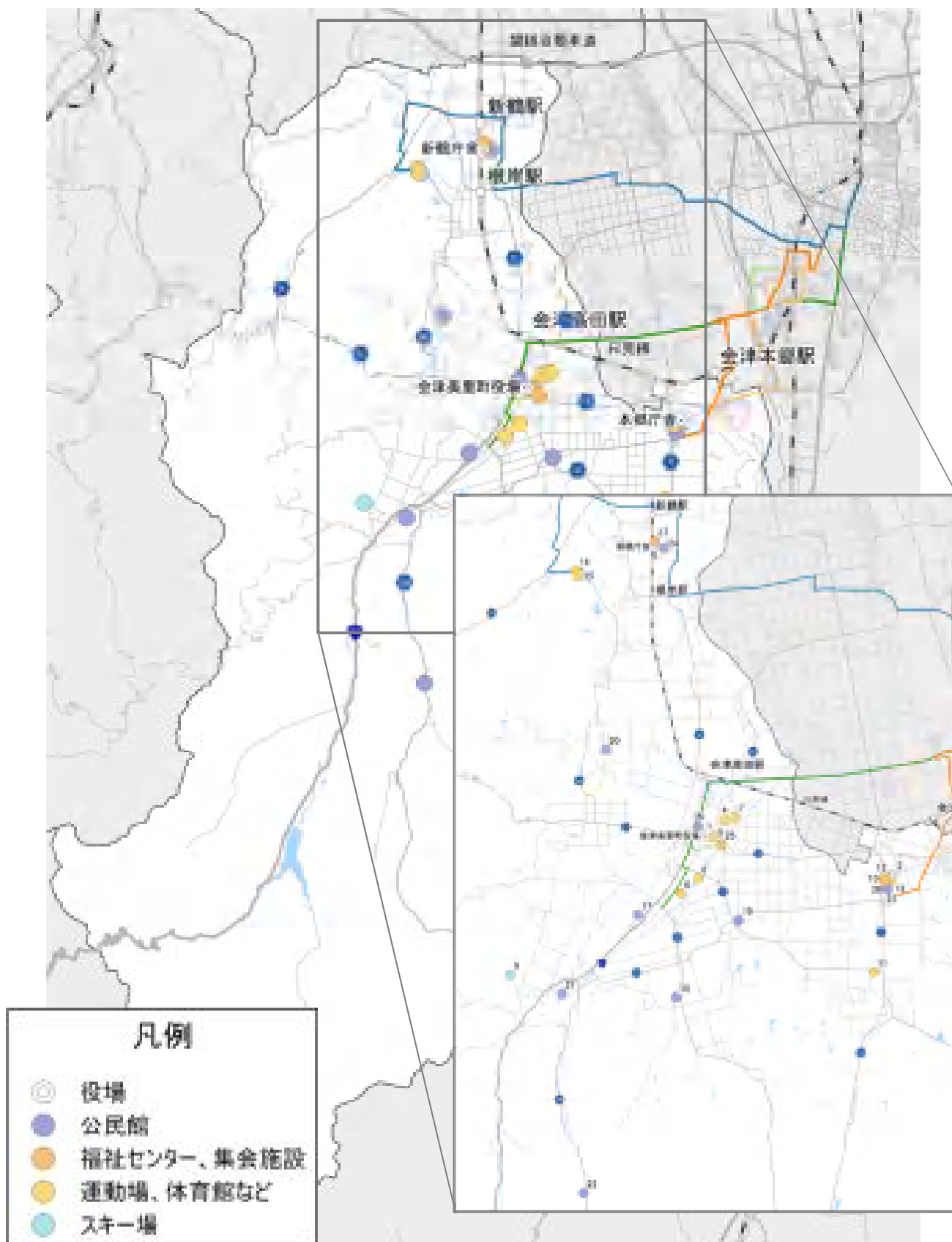
凡例	
●	小学校
●	中学校
●	高等学校

種類	No.	学校名	学科	学生数
小学校	1	高田小学校	-	260名
	2	宮川小学校	-	191名
	3	本郷小学校	-	256名
	4	新鶴小学校	-	196名
中学校	5	高田中学校	-	291名
	6	本郷中学校	-	148名
	7	新鶴中学校	-	87名
高等学校	8	県立大沼高等学校	普通科(全日制)	328名

資料：(小学校・中学校) 会津美里町 HP、会津美里町教育委員会
(高等学校) 福島県教育庁高校教育課 HP
町提供資料

4) 公共・公益施設の立地状況

行政機能は3地域の駅から比較的近い場所にあり、行政機能を中心に公共施設が広がる配置になっています。
公民館、運動場、福祉センターは3地域それぞれの地域にあります。



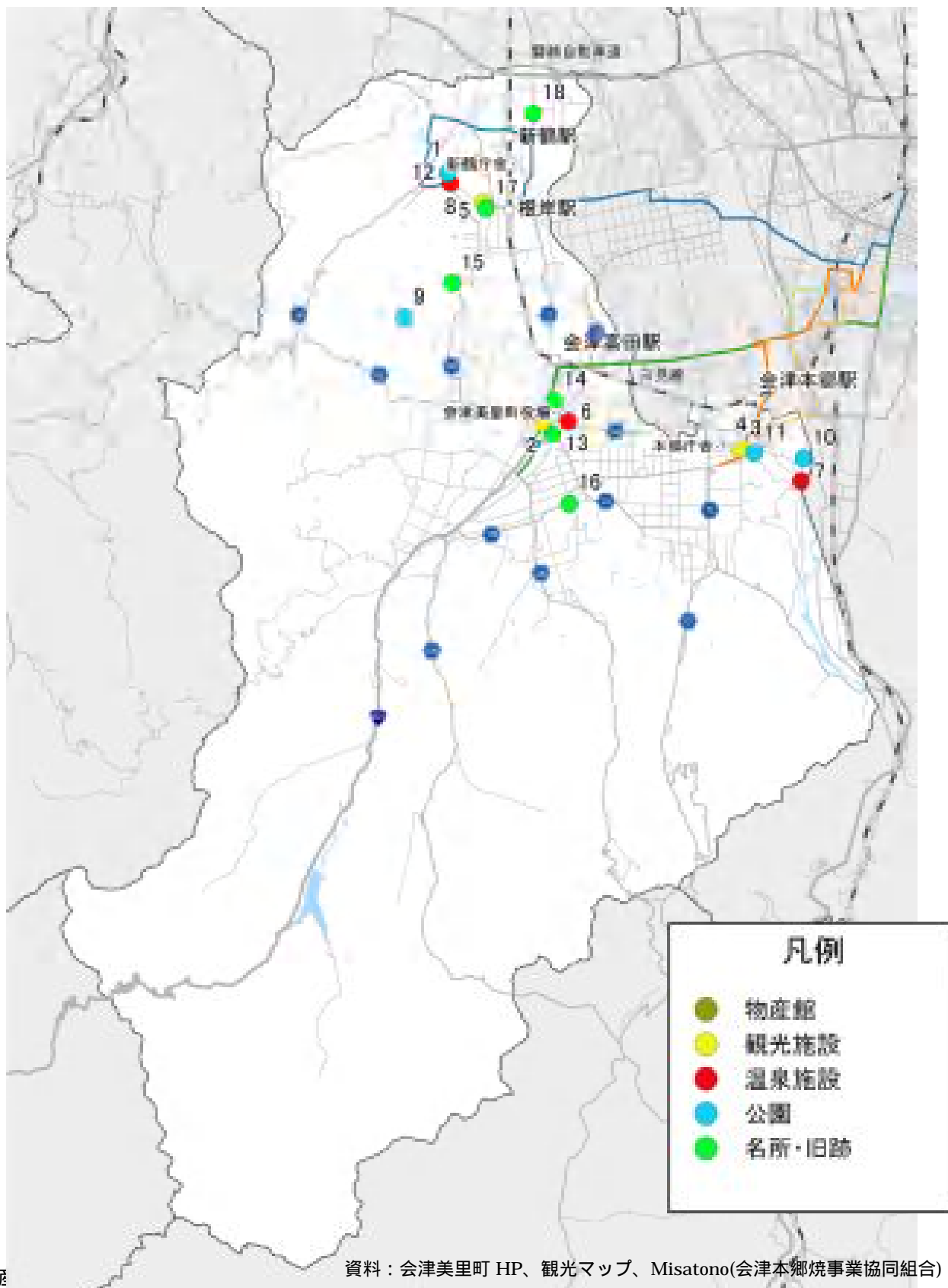
No.	名称
1	会津美里町役場高田庁舎
2	会津美里町役場本郷庁舎
3	会津美里町役場新鶴庁舎
4	高田体育館
5	二本柳運動場
6	宮川庭球場
7	宮川運動場
8	河畔公園庭球場
9	町営小山スキー場
10	本郷体育館
11	本郷第二体育館
12	本郷運動場
13	本郷テニスコート
14	新鶴体育館
15	吹上総合運動場

No.	名称
16	会津美里公民館
17	永井野地区公民館
18	旭地区公民館
19	藤川地区公民館
20	赤沢地区公民館
21	尾岐地区公民館
22	東尾岐地区公民館
23	本郷公民館
24	新鶴公民館
25	会津美里町保健センター
26	本郷老人福祉センター
27	新鶴高齢者福祉センター

資料：会津美里町 HP

5) 観光関連施設の立地状況

町内には、指定文化財が多くあり、歴史資源が多くあります。また温泉施設や観光案内所など地域外の観光客に対するサービス提供施設は揃っており、周辺には鶴ヶ城や磐梯高原など観光客が多く訪れる資源にも恵まれています。



【物産

No.	名称	概要
1	会津美里町ふるさと観光物産館	食事・休憩スペースと、会津地方の特産品の販売。

【観光施設案内所】

No.	名称	概要
2	高田インフォメーションセンター	高田地域横町門前町通りに、町民と商店、そして観光客等による賑わいを創出するために、待合・休憩・案内所
3	本郷インフォメーションセンター	町や会津周辺地域の観光案内施設。また、2階には、やきものの歴史と文化を学ぶ会津本郷焼資料展示室もセンター内にあり無料で見学できる。
4	会津本郷陶磁器会館	会津本郷焼事業協同組合による、会津本郷焼の共販所。組合に所属する窯元13カ所の作品を展示・販売している。
5	新鶴民俗資料館	旧新鶴村内に残されてきた民俗文化財、およそ1,500点余りが展示。

【温泉施設】

No.	名称	概要
6	高田温泉「あやめの湯」	大浴場、個室、休憩室、食堂(午前9時～午後9時まで営業)
7	本郷温泉湯陶里	ラウンジ、大広間、個室、大浴場、露天風呂、サウナ、食堂、足湯(午前9時～午後9時まで営業)
8	新鶴温泉健康センター	宿泊所「新鶴温泉 ほっとびあ新鶴」併設。大浴場、物産館、レストラン、大宴会場、客室(午前8時～午後9時30分まで営業)

【公園】

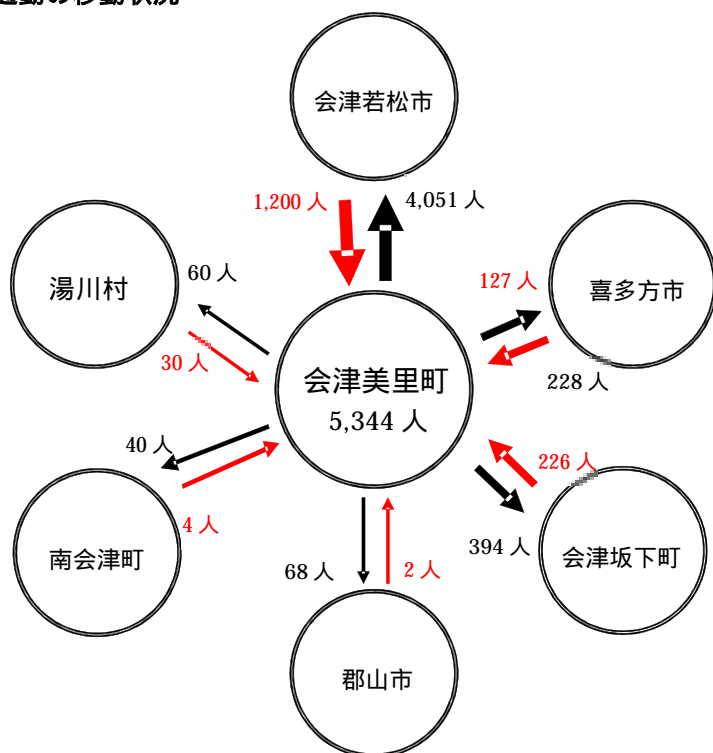
No.	名称	概要
9	蓋沼森林公園	福島県指定天然記念物である蓋沼の浮島やモリアオガエルが存在し、会津美里町の豊かな自然を堪能できる施設。駐車場が整備され宿泊も可能。 (4月～11月まで開園)
10	せせらぎ公園	オートキャンプ場で、グランドゴルフ場や遊具を備えた子供広場などがある。手ぶらでキャンプやバーベキューをグループや家族で楽しめる。 (4月～11月まで開園)
11	白鳳山公園	向羽黒山城跡として町内唯一の「国指定史跡」として指定をうけている公園。大川の清流と会津平野、彼方に磐梯山や飯豊山を望む絶景の地となっており、遊歩道、自動車道が整備されている。
12	ふれあいの森公園	アウトドア、スポーツの総合施設。アウトドア施設は宿泊できるバンガローやテントサイト、屋根付きバーベキュー施設があり、スポーツ施設は夜間照明が完備されたテニスコートや、野球場、400mトラックの陸上競技場や体育館など、施設が充実している。

【名所・旧跡】

No.	名称	概要
13	伊佐須美神社	岩代の国一ノ宮・会津総鎮守として振興を集める神社。朱漆金銅装神輿が国指定重要文化財に指定されている。また、園内には「あやめ苑」があり、毎年「あやめ祭り」が行われる。
14	法幢寺	明応3年(1494)、玉誉上人の開創の寺院。銅造阿弥陀如来及両脇侍立像が国指定重要文化財に指定されている。
15	法用寺	会津で二番目に古い寺。木造金剛力士像は国の重要文化財として指定されており、三重塔が国指定重要文化財に指定されている。
16	福生寺	会津三十三観音霊場の第二十六番札所としても広く信仰を広めてきました寺院。観音堂が国指定重要文化財に指定されている。
17	弘安寺	「中田の観音様」として多くの人々の信仰を集めている寺院。 十一面観音菩薩及び両脇侍立像、弁天堂が国指定重要文化財に指定されている。
18	常福院薬師堂	唐様建築の特色が現れる堂は、貴重な建造物として、国の重要文化財に指定されている。

(5) 人の移動特性

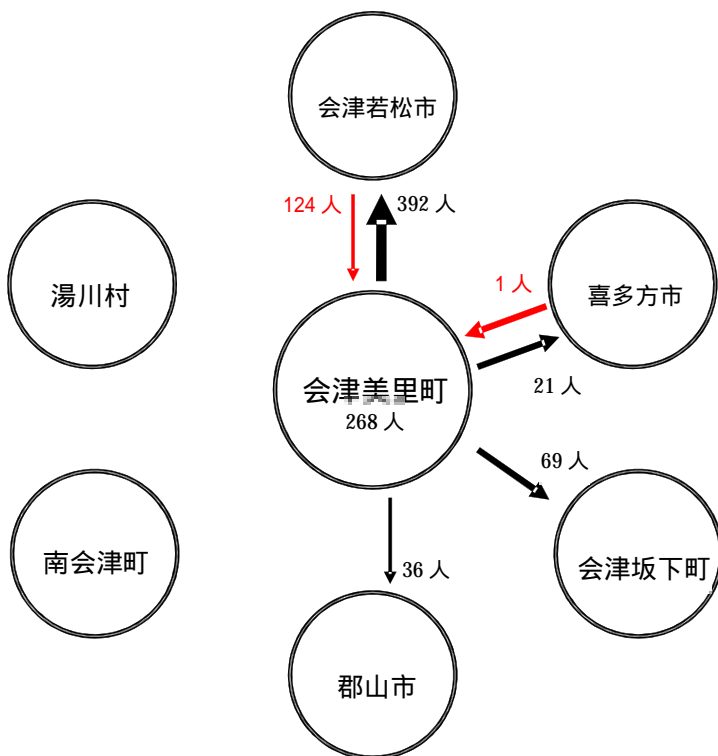
1) 通勤の移動状況



	100 人未満	100 人～500 人	500 人以上
当市から他市町村への移動			
他市町村から当市への移動			

資料：資料：国勢調査（H27）

2) 通学の移動状況



	100 人未満	100 人～500 人	500 人以上
当市から他市町村への移動			
他市町村から当市への移動			

資料：資料：国勢調査（H27）

〔6〕観光見込み客数

1) 観光への施策

会津美里町では、多くの観光資源を有しながらも、必ずしも活かしきれていない状況を見つめ直し、交流人口を増加させるため、「会津美里町観光振興計画」を2016(平成28)年2月に策定しました。また、計画の着実な推進に向け、アクションプランを作成しました。本報告書では、アクションプランの施策を一部抜粋して記載します。

①DMO(観光プラットフォーム組織)の設立・展開

- ・ニーズ調査に基づいたターゲット分析を行い、基本戦略を設定した上で、運営計画を検討、会津美里町版 DMO の基本的な枠組みを決定します。
- ・DMO 運営メンバーにより構成される準備組織を設置し、DMO の設立・登録に向け、運営計画等も含めた形成確立計画を策定します。
- ・その他、町内で不足している二次交通の確保策として、デマンドタクシーの観光利用を検討し、町、交通事業者と調整しながら導入を目指します。

②情報発信とプロモーションの推進

- ・観光ホームページ(misato-n.jp)や観光拠点施設(インフォメーションセンター等)の充実により、観光客とのコミュニケーションの基本となる部分を強化し SNS とも連動し、新鮮な地域情報を発信していきます。
- ・2カ所のインフォメーションセンターを充実させ、観光ホームページと連動したオール美里のリアルな観光窓口として機能させ、従来の情報提供に加え、町内店舗や施設と連携して観光客が喜ぶ情報を積極的に提供します。
- ・インターネットを利用した観光情報の提供が主流となってくることから、観光スポットを中心に Wi-Fi の整備を進めます。

③散策ルート等の商品開発

- ・回遊ルート案をマップ化し、紙媒体やホームページで提供していきます。マップ化の際には、回遊する際に便利な情報等も盛り込みます。また、回遊拠点となる場所にマップを設置する他、特に自転車回遊マップについては、レンタサイクル利用者に積極的に配布していきます。
- ・本郷地域では瀬戸町散歩と焼き物体験に加え、食の体験を組み合わせたモニターツアーを実施し、商品化を検討していきます。

④農と食を生かした観光の推進

- ・農家等地域住民の協力を得ながら、四季折々の会津美里の農や生活文化、自然を活かした体験を中心としたプログラムについて検討し、モニターツアーを通して商品化を目指していきます。
- ・新鶴地域の特産品であるワインぶどう栽培のノウハウを活用し、民間主導によりワイナリーの整備を進め栽培から、醸造、販売、消費までを見学・体験して楽しむことのできるツーリズムの創出を目指していきます。

⑤インバウンド観光の育成

- ・インバウンド観光については、ゼロからのスタートであり、ターゲットをしぼった上で、海外に向けた情報発信を実施するとともに、モニターツアーを通じた商品を開発し、受け入れ体制も整備していきます。

④ 宿泊拠点の整備等

- ・各種体験プログラムと連携して、宿泊も含めたモニターツアーを実施し、会津美里町にふさわしい宿泊のあり方を検証し、各種体験プログラムと連携して、宿泊も含めたモニターツアーを実施し、会津美里町にふさわしい宿泊のあり方を検証していきます。

2) 町内イベント一覧

名称	概要
へびの御年始	雀林地区の小学生が藁(わら)の蛇を担いで村中の家々を廻り、五穀豊穡や無病息災、灌漑水の豊かさを祈願する。(1月開催)
奇祭 大俵引き	400年の伝統を誇る大俵引き。高田地域の大通りで、ひき子が赤と白に分かれて重さ3トンもある大俵をかがり火の明かりの中、引き合う。勝ち負けによって商売繁盛・米の豊作を占う。(1月第2土曜日開催)
初天神	入試合格祈願のために行われる行事(1月開催)
文殊祭	知恵の菩薩として知られる、護国山文殊院の「文殊大祭」は毎年県内外から、受験を控えた中学生・高校生やその父母らが訪れ多くの人で賑わう。絵馬に希望の学校名を書き、「お文殊様」に奉納する生徒や親も大勢おり、「神頼み」をする列が夜まで続く。(2月開催)
西勝の彼岸獅子	悪疫退散と五穀豊穡・家内安全を祈願し、いくらかの犠牲を払っても村人に勇気と心の支えを与えるため、再興の悲願をかけてこの獅子舞をおこしたといわれている。(3月開催)
田子薬師堂 花まつり	お釈迦様の灌仏会(誕生日)に子供たちが御神輿にお釈迦様を乗せて、常福院本堂を出発し、田子薬師堂まで練り歩く。(4月開催)
花祝祭(太々神楽)	もとは種蒔きの八十八夜を中心として行われることから、苗代へ種を蒔く適期と豊作を予祝したもので、薄墨桜の花びらを入れた餅が氏子に振舞われる祭り。この日は太々講中の参詣で賑わう。(4月開催)
時空の路ヒルクライム in 会津	会津美里町と下郷町大内宿を結ぶ氷玉峠(大内宿こぶしライン13.5km)での自転車レース。(5月第3日曜日開催)
炎の郷 向羽黒山城跡ふれあい茶会	全国屈指の規模を誇る向羽黒山城跡の国史跡指定を記念して、向羽黒山城跡と白鳳山公園を会場として、六席の野点茶会を設け開催。会津の伝統工芸品(焼き物・漆器など)を活用し、新たな商品としてもPRしている。(5月最終日曜日開催)
明神ヶ岳山開き	山頂付近で山ツツジが咲くころに合わせて山開きを行う。(6月第1日曜日開催)
あやめ祭り	多種、多様なあやめが咲き誇り、期間中、茶会やあやめ流し踊りなど、さまざまな催しが行われる。(6月中旬～7月まで開催)
御田植祭	伊勢神宮の朝田植、熱田神宮の夕田植と共に、日本三田植の1つと称されている。伊佐須美神社を出発し、御田神社御神田で田植えの神事を行い、その年の豊作を祈願する。(7月開催)
高橋の虫送り	土用の入り前夜に行なわれる。宮川をはさんで東の尾岐窪と西の冨、小山、仁王を一連として、両者が東西から宮川にかかる高橋の上まで行列をつかって虫籠を送り、東西寺院住職の虫供養のあと橋上から虫籠を宮川に流す。子供が主体となる行事だが、各村落区長は紋付袴に定紋のついた弓張提灯を持って加わる。(7月開催)

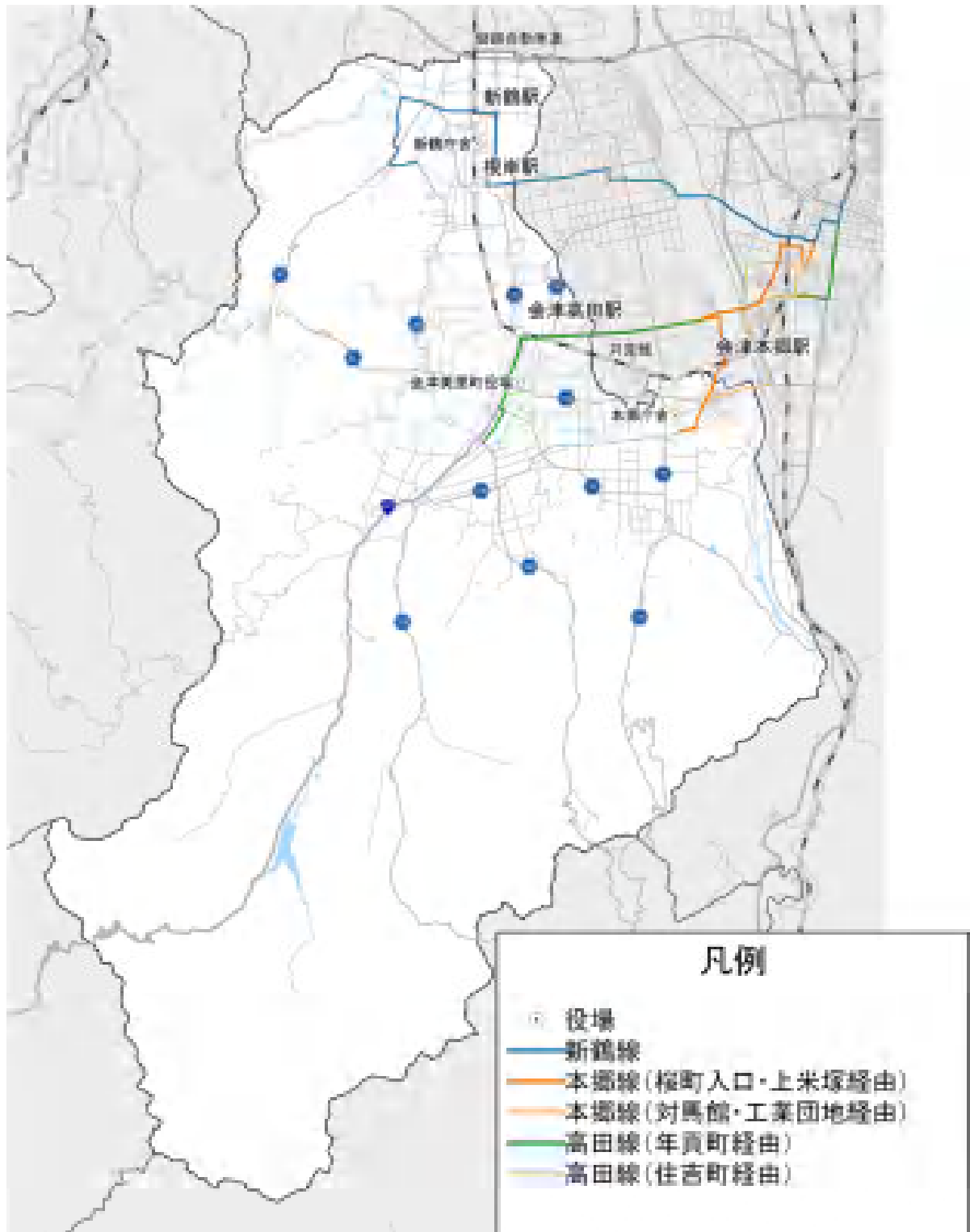
名称	概要
本郷せと市	明治後期から始まった本郷地区のせと市は、4万人ほどの観光客が瀬戸町通りに広がる朝市に訪れる。(8月第1日曜日開催)
伊佐須美神社例大祭	死者の霊を慰め、悪疫退散と五穀豊穰・家内安全を祈願する。(9月開催)
陶祖祭	会津本郷焼の陶祖の供養を行う。(9月中旬開催)
秋季祭礼	本郷地域内の9つの地区でそれぞれ競い合いながら山車を出したり、神輿をかついだりして、瀬戸町通りなどを練り歩く。(9月中旬開催)
新鶴ワイン祭り	新鶴地区で収穫されたぶどうで作った会津ワインと、福島県産の和牛バーベキューなどで盛り上がるイベント。(10月第2日曜日開催)
会津本郷焼体験	「手びねり」や「絵付け」「ろくろ」を体験でき、日常食・茶器・皿・花器などを作ることが出来る。

2 - 3 地域公共交通の現状整理

(1) 公共交通ネットワークの現状

1) 公共交通の運行状況

会津美里町内には鉄道(JR 只見線)、路線バス(会津バス)、デマンド交通(美里あいあいタクシー)、タクシーといった公共交通が運行しています。また、スクールバス、病院送迎バス等の多様な交通モードが存在しています。



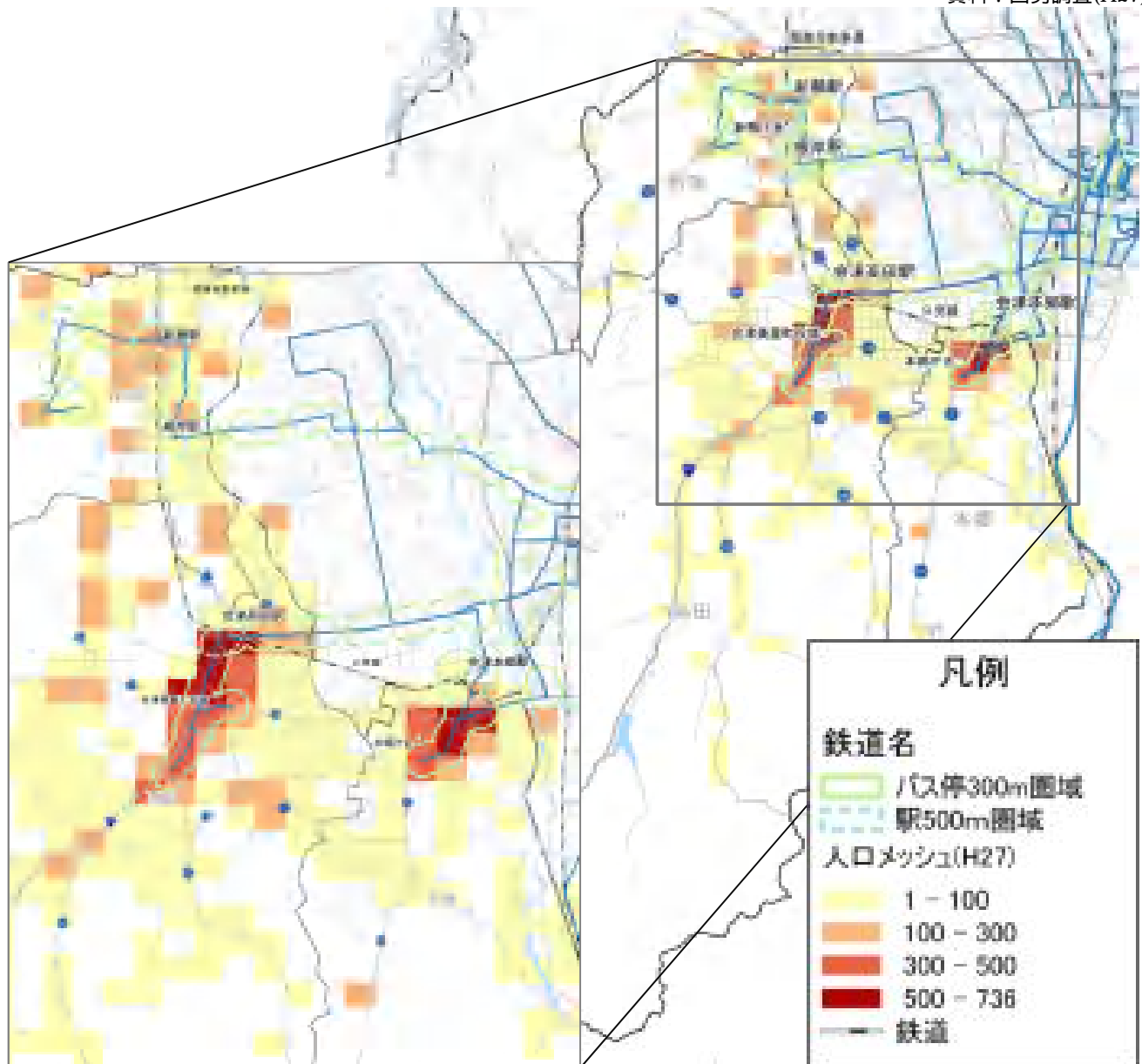
2) 公共交通のカバー状況

路線バスのバス停または鉄道駅へ徒歩でのアクセスが可能な公共交通の利便性が高いエリア(バス停から半径300m圏又は鉄道駅から半径500m圏)に居住している人口は、町全体の約42%となっています。

表 バス停、鉄道駅へ徒歩でアクセス可能な人口

区分	圏域内		圏域外		町合計	
	人口(人)	割合	人口(人)	割合	人口(人)	割合
バスが利用しやすい圏域	8,563	41%	12,350	59%	20,913	100%
鉄道が利用しやすい圏域	1,041	5%	19,872	95%	20,913	100%
バス+鉄道が利用しやすい圏域	8,863	42%	12,050	58%	20,913	100%
バス+鉄道+デマンドが利用しやすい圏域	20,913	100%	0	0%	20,913	100%

資料：国勢調査(H27)



(2) 鉄道

1) 運行状況

会津美里町には、JR 東日本が運行する只見線があり、新鶴駅と根岸駅と会津高田駅と会津本郷駅の4駅があり町内の地域間を跨ぐ公共交通です。平日は、1日に上り7本、下り7本の合計14本が運行しております。休日も平日と同様に合計14本が運行しております。

表 会津美里町関連の鉄道概要

事業者	路線名	駅名	平日運行本数		有人駅	新鶴駅までの運賃	根岸駅までの運賃	会津高田駅までの運賃	会津本郷駅までの運賃
			上り	下り					
JR 東日本	只見線	新鶴駅	7本	7本			140円	190円	240円
		根岸駅	7本	7本		140円		190円	210円
		会津高田駅	7本	7本		190円	190円		190円
		会津本郷駅	7本	7本		240円	210円	190円	

出典：JR 東日本 HP

2) JR 東日本（只見線）の利用状況

JR 東日本が公開している路線別の利用状況を見てみると、1987年～2016年の間に712人減となっており、年々利用者が減少している事が分かります。

事業者	路線名	区間	営業キロ(km)	平均通過人員(人/日)					
				1987年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年
JR 東日本	只見線	会津若松～ 会津坂下	21.6	1,962	1,277	1,315	1,234	1,315	1,250

出典：JR 東日本 HP

(3) 路線バス

会津美里町においては、会津乗合自動車株式会社が路線バスを運行しています。会津若松駅前を起点として、高田・本郷・新鶴地域へバス路線が走っています。

高田地域方面には、永井野をつなぐ「若松駅前バスターミナル～永井野」が年貢町経由と住吉町経由の2系統で運行しています。

本郷地域方面には、本郷車庫をつなぐ「若松駅前バスターミナル～本郷車庫」が上米塚経由と工業団地入口経由の2系統で運行しています。

新鶴地域方面には、新鶴温泉をつなぐ「若松駅前バスターミナル～新鶴温泉線」が運行しており新鶴駅を経由しています。

表 路線バスの運行概要

路線名	運行経由			運行本数(平日)		運行本数(休日)		運行日	運賃 (最大)
	起点	経由	終点	上り	下り	上り	下り		
高田線 (年貢町経由)	若松駅前 バスターミナル	年貢町	永井野	8	8	8	8	平日 土曜	740円
高田線 (住吉町経由)	若松駅前 バスターミナル	住吉町	永井野	19	19	19	19	毎日	740円
本郷線 (桜町入口・ 上米塚経由)	若松駅前 バスターミナル	上米塚	本郷車庫	7	6	7	6	毎日	580円
本郷線 (対馬館・工 業団地経由)	若松駅前 バスターミナル	工業団 地入口	本郷車庫	5	6	5	6	毎日	580円
新鶴線	若松駅前 バスターミナル	新鶴駅	新鶴温泉	4	4	4	4	平日 土曜	900円

出典：町提供資料

表 路線バスの運行実績等(H28年度)

路線名	輸送 人員	経常収入(千円)			経常費用 (千円)	収支率 (%)	乗車 密度	輸送量	町負担額 (千円)
		合計	運送 収入	営業外 収入					
高田線 (年貢町経由)	42,228	9,279	9,094	185	19,276	48.13%	2.2	14.3	0
高田線 (住吉町経由)	169,889	38,017	37,408	609	63,225	60.12%	2.9	54.8	1,212
本郷線 (桜町入口・ 上米塚経由)	29,641	7,919	7,768	151	15,719	50.38%	2.3	14.7	351
本郷線 (対馬館・工 業団地経由)	24,975	7,257	7,133	124	12,894	56.28%	2.4	12.9	465
新鶴線	16,634	3,663	3,578	85	13,083	27.99%	1.4	4.5	4,905

出典：町提供資料

（４）デマンドタクシー「美里あいあいタクシー」

１）導入目的

会津美里町全住民の利便の向上と地域活性化を目的に導入したデマンドタクシー「美里あいあいタクシー」を平成 19 年 10 月から運行しています。ルートを特に決めず、車を移動しない後期高齢者を中心に、利便性の高いデマンド(電話予約)によるドア・ツー・ドア(戸口から戸口まで)で、自宅と町内への通院・買い物・温泉施設・公共施設等への自由な移動を支援するため、導入された複数の人が乗合で運行する乗合型タクシーです。運営主体は、会津美里町商工会で地元商店街への足を運ぶきっかけづくりとして事業を運営しています。

２）運行状況

運行日は平日で平成 28 年度では 245 日¹稼働しています。

利用するには、利用日の 1 週間前から利用当日の 30 分前までに電話で予約(情報センター「まってらん処」)していただければ、町内のどこからどこまでも送迎出来ます。

平成 28 年度の利用者数をみると、どの地域も 2,000 人を超えており日別平均では 100 回を超え、地域内の足として広く浸透しています。

運行経費を一人あたりに換算すると、平成 28 年度では、1,087 円/年となっています。

表 デマンドタクシー「美里あいあいタクシー」の運行状況

地区	エリア	運営主体	運行事業者	運行形態	運行日	運行本数 (本/日)		運賃	車両	
						上り	下り			
高田	地区内全域	会津美里町商工会	梅林タクシー 有限会社	自由経路 (ドア・ツー・ドア型)	月～金	7本	8本	330円 (利用券支払)	ジャンボ車 両1台	小型車 午前3台 午後1台
本郷									ジャンボ車 両1台	
新鶴									ジャンボ車 両1台	

出典：町提供資料

【備考】

運行エリアは会津美里町内のみになり、旧町村ごとにエリアを分けて運行。尚、高田から本郷又は新鶴、本郷から高田・新鶴、新鶴から高田・本郷に旧町村のエリアに行く場合は、次の場所で乗り継ぎとなります。

【乗り継ぎ場所】

- ・高田エリア まってらん処
- ・本郷エリア 本郷インフォメーションセンター
- ・新鶴エリア 新鶴庁舎

¹ *通常 243 日(土日、祝祭日、お盆(8/14・15)、年末年始(12/31～1/4)を除く)
+土曜運行 2 日)=245 日運行

【利用券販売所】まっちゃん処、商店、温泉施設、インフォメーションセンター、商工会など
平成29年から、高田厚生病院内での販売も開始しました。

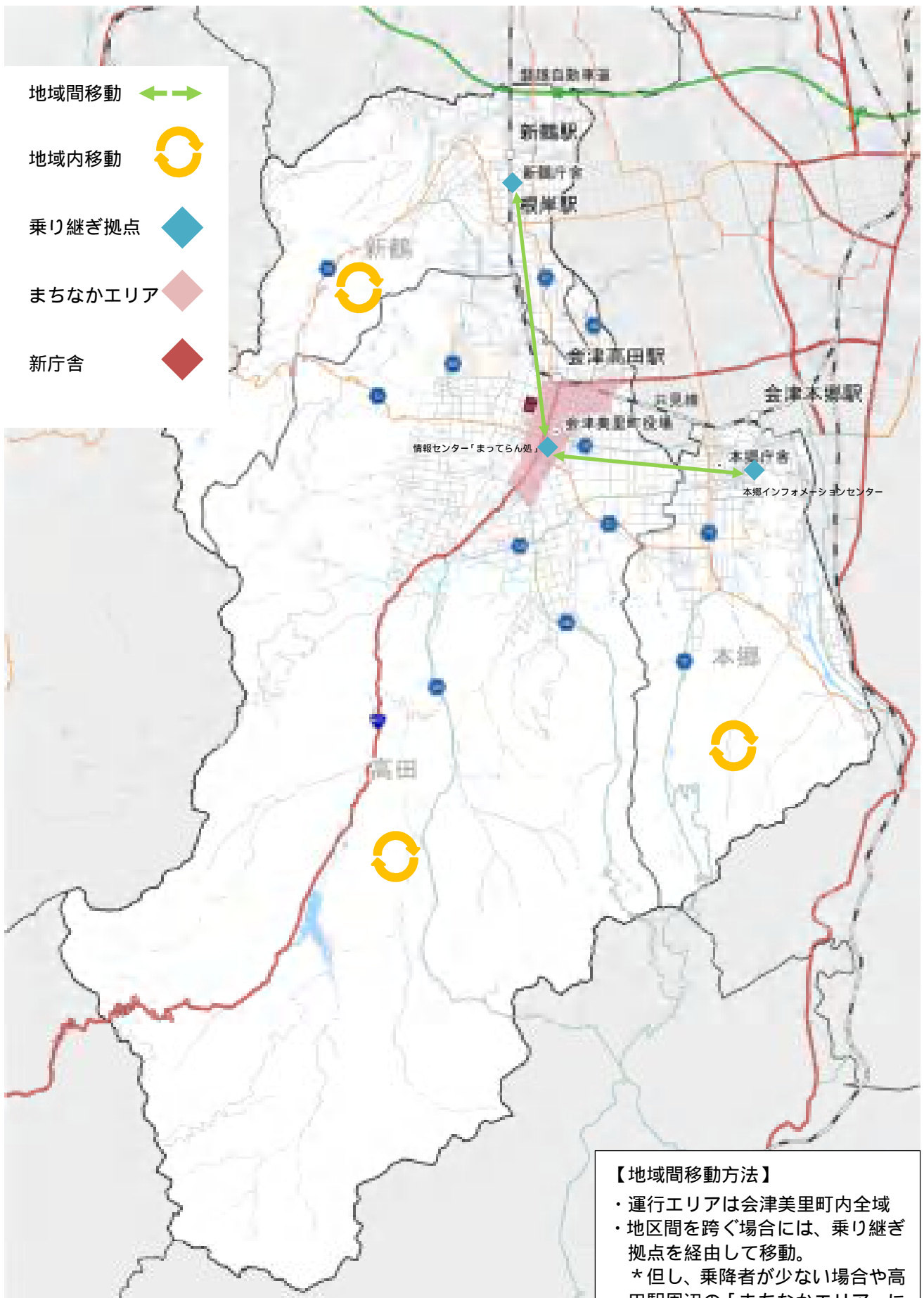
3) 利用方法と運行ルート

町内全域を対象とするデマンドタクシーを利用するには、時刻表を見て、事前に電話で予約する事で、オペレーターが他の予約者と一緒に配車ルートを調整し、電話で予約してから30分~1時間後に自宅まで迎えに来るようになっています。



【時刻表】

新鶴エリア、高田エリア、本郷エリア	
まちなか行き	帰り
8:00	
9:00	9:30
10:00	10:30
11:00	11:30
	12:00
	13:30
14:00	14:30
15:00	15:30
16:00	16:30



【地域間移動方法】

- ・運行エリアは会津美里町内全域
- ・地区間を跨ぐ場合には、乗り継ぎ拠点を經由して移動。
 * 但し、乗降者が少ない場合や高田駅周辺の「まちなかエリア」に降車する場合は乗継なしで地区間を跨ぐ事が出来る。

4) 事業収支と利用者推移

平成 28 年度の利用者実績によると、高田地域の利用が特に多く、全体の 67% 近く占めています。利用者収入は事業費全体の 31% にとどまり、県の「福島県市町村生活交通対策事業補助金」と「会津美里町デマンド交通システム運行事業補助金」を使って事業を継続しています。また、平成 28 年度の利用者推移によると、全体の傾向として 7～11 月農業の繁忙期は利用が少なく、12 月～3 月の冬期には利用者が増えています。

利用者の多くは、高齢者で男女とも 80 代の割合が多くなっており、70 代以上を合計すると女性では全体の 87.0%、男性では全体の 64.8% と半数以上は高齢者の利用者になっています。

表 デマンドタクシー「美里あいあいタクシー」の事業収支(平成 28 年度)

地区	利用者数 (人/年)	利用者 収入 (千円/年)	運行経費(千円/年)					補助額(千円/年)			利用 収支 率	利用者 一人当 たりの運 行経費 (円)	利用者一 人当たりの 補助額 (円)
			合計	車両 賃借料	人件 費	システム 保守費	システム 通信費	合計	県補 助額	町補 助額			
高田	16,193	8,297	26,396	21,443	3,449	1,089	415	19,603	3,016	16,587	31.4%	1,087	807
本郷	4,962												
新鶴	2,723												
不明	399												
合計	24,277												

【備考】利用者収入はチケットによる販売数で算出しているので実際の利用者数合計と一致しません。
出典：町提供資料

表 デマンドタクシー「美里あいあいタクシー」運行料金の推移

単位：円

項目	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
運行料 金単価	330	330	330	330	330	330	330	330	330	330

出典：町提供資料

表 デマンドタクシー「美里あいあいタクシー」タクシー借上料の推移

単位：円

車両	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
小型	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,050	2,050	2,050
ジャンボ	2,000	2,150	2,150	2,150	2,150	2,150	2,150	2,200	2,200	2,200
消費税率	5%							8%		

*は当該年度の 10 月 1 日以降の額、率を表示
出典：町提供資料

表 デマンドタクシー「美里あいあいタクシー」オペレーター賃金の推移

単位：円

項目	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
賃金 単価	700	700	700	700	720	720	720	720	720	720

出典：町提供資料

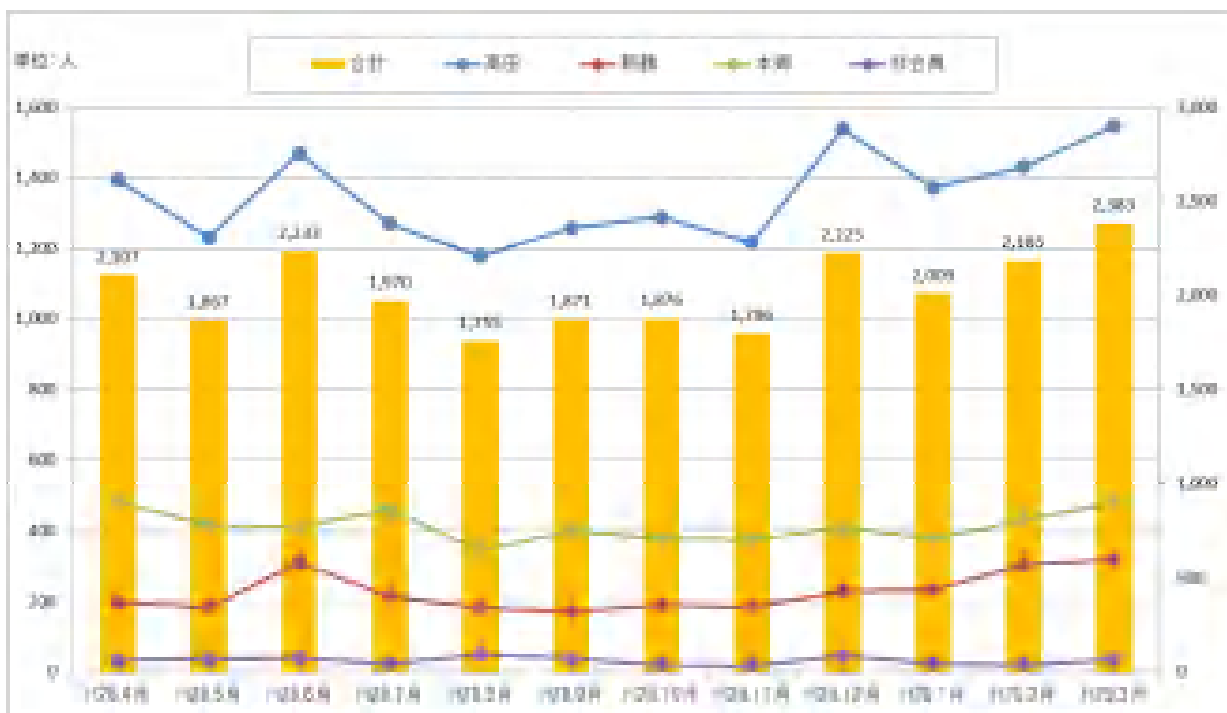
表 デマンドタクシー「美里あいあいタクシー」利用者一人当たりの推移

単位：円

項目	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
運行 経費 (千円)	14,907	30,275	28,783	29,017	30,977	27,449	25,429	26,349	26,543	26,396
利用者 負担額	1,211	1,069	1,110	1,125	1,181	1,064	1,012	1,133	1,139	1,087

一人当たり運行経費は、当該年度の運行経費/年間利用者数で算出
出典：町提供資料

図 デマンドタクシー「美里あいあいタクシー」の地区別利用者推移(平成 28 年度)



出典：町提供資料

図 デマンドタクシー「美里あいあいタクシー」の利用者年齢層(平成 28 年度)



出典：町提供資料

(5) タクシー

会津美里町内に本社があるタクシー事業者は1社です。

タクシー事業の他にデマンドタクシーやスクールバス事業も、委託を受け運行しています。

表 タクシー事業者一覧

会社名	所在地	車両台数				
		計	小型	ジャンボタクシー	介護タクシー	ハイブリット車
梅林タクシー 有限会社	会津美里町字高田 1420番地	19台	11台	4台	2台	2台

(6) スクールバス

幼稚園～中学校までの学生を対象にスクールバスを通年で運行しています。冬期は、車両を増やして対応して全26台で運行しています。平成28年度の委託費の総額が97,930,658円となっており、平成24年度以降では最も高い金額になっています。

表 スクールバスの運行状況(平成28年度)

地区	学校・幼稚園	台数	コース	運営主体	H28 委託費	備考
高田	高田小学校	3	高田小学校	委託	11,307,060	
	宮川小学校	6	宮川小学校	委託	24,677,648	冬期のみ運行 (1台)
	高田中学校	5	高田中学校	委託	24,861,492	冬期のみ運行 (1台)
本郷	本郷幼稚園	2	本郷幼稚園	委託	6,552,576	
	本郷小学校 本郷中学校	3	本郷小学校・本郷中学校	委託	9,811,784	冬期タクシー のみ運行 (1台)
新鶴	新鶴幼稚園	2	新鶴幼稚園	委託	3,782,592	
			新鶴幼稚園・新鶴小学校		5,266,941	
	新鶴小学校	2	新鶴小学校	直営		
				委託	4,414,176	
新鶴中学校	1	新鶴中学校	委託	1,172,600	タクシー車両	
	2			6,083,789		
合計		26		委託:25 直営:1	97,930,658	

出典：町提供資料

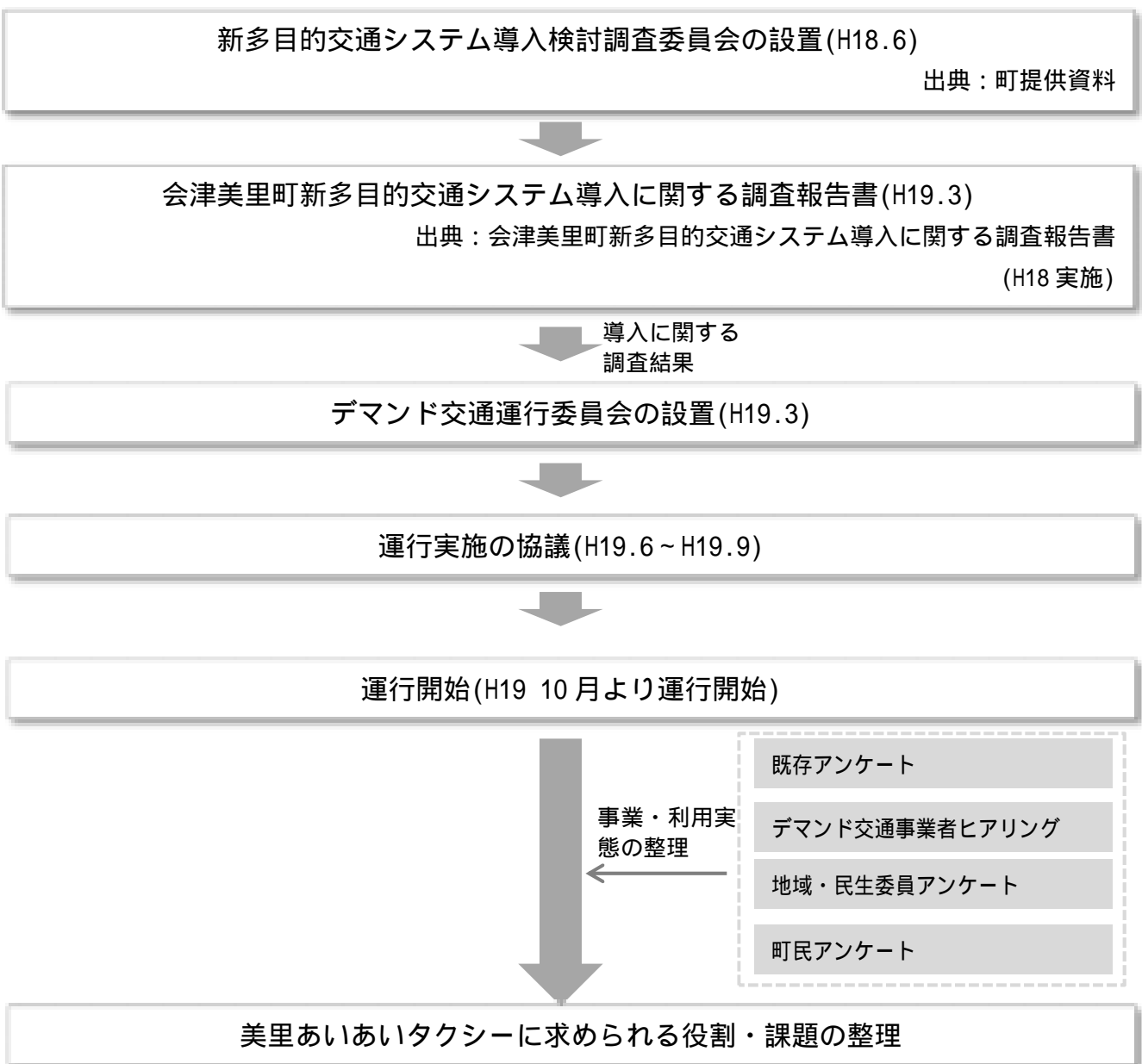
2 - 4 美里あいあいタクシーの評価・検証

(1) 評価・検証の手順

まず、平成18年度に実施された「会津美里町新多目的交通システム導入に関する調査報告書」より導入前の段階での美里あいあいタクシーの目標や運行方法の概要について整理します。

その後、平成19年10月に運行を開始し「平成25年 あいあいタクシーアンケート結果報告書」、「交通事業者ヒアリング」「町民アンケート」により、運行開始から10年たった運行状況や利用状況を整理し最後に、導入の効果の検証を行い、これからの美里あいあいタクシーに求められる役割や課題を整理します。

【美里あいあいタクシーの導入から評価・検証まで】



〔2〕会津美里町新多目的交通システム導入に関する調査

会津美里町新多目的交通システム導入に関する調査報告書より一部抜粋

1) 会津美里町新多目的交通システム導入検討調査の目的

会津美里町では、高齢者対策の先進的な取り組みとして、交通・買い物弱者といわれる高齢者等への安価で便利かつ安全な交通手段を提供する新多目的交通システムの導入の検討を行う目的と、商店・商店街への来客数の増大と買い物支援サービスなどの多目的サービスの展開による、商工業活性化対策のために「新多目的交通システム導入検討調査委員会」を設立しました。そして、今後ますます必要とされる高齢化社会に対応した商店・商店街の経営の安定化と新たな活路による地域の活性化に資することを目的に新多目的交通システム導入検討調査を平成18年度に実施し、報告書の中で運行提案をまとめました。

2) デマンド交通システムの運行提案内容

調査結果を踏まえ、既存の交通体系を利用者利便の視点から再構築し、車を運転しない後期高齢者を中心に通院・買物等への自由な移動を保障する電話予約によるデマンド型交通の導入を検討し、園児・小学生・中学生に対してより利便性の高いスクール運行を組み合わせた総合的な地域交通システムへの展開は将来的な課題としています。また、現在運行されている会津若松方面への広域路線は存続されることを前提に、それと連携するデマンド型交通の運行区域は町内に限定する方向で導入を図ることとしました。

詳細な運行区域等については、バス路線との整合を図りながら、運行に向けて設置される運行委員会等の組織で具体的な検討を行っています。

3) 運行方法の想定

運行方法については、運行方式、運行体制、運行エリア(車両配置、運行時間など)、運行エリア、サービス内容、ITシステム、運用体制、利用者規定、その他で検討しています。

① 運行方式の検討

新しいデマンド型交通システムは、会津美里町の全住民を対象に、利便性の高いデマンド(電話予約)によるドア・ツー・ドア(戸口から戸口)で、自宅と町内の医療機関や商店・スーパー、そして温浴施設や公共施設を結ぶ送迎サービスとして実施を検討しました。

② 運行体制の検討

運行体制は、6パターンによる複合運行を想定としました。新しいデマンド型交通システムの導入によって、利用者の増大のみならず、地域交通全体の利便性向上と高齢者の生きがい創出といった副次的効果を期待していたからです。

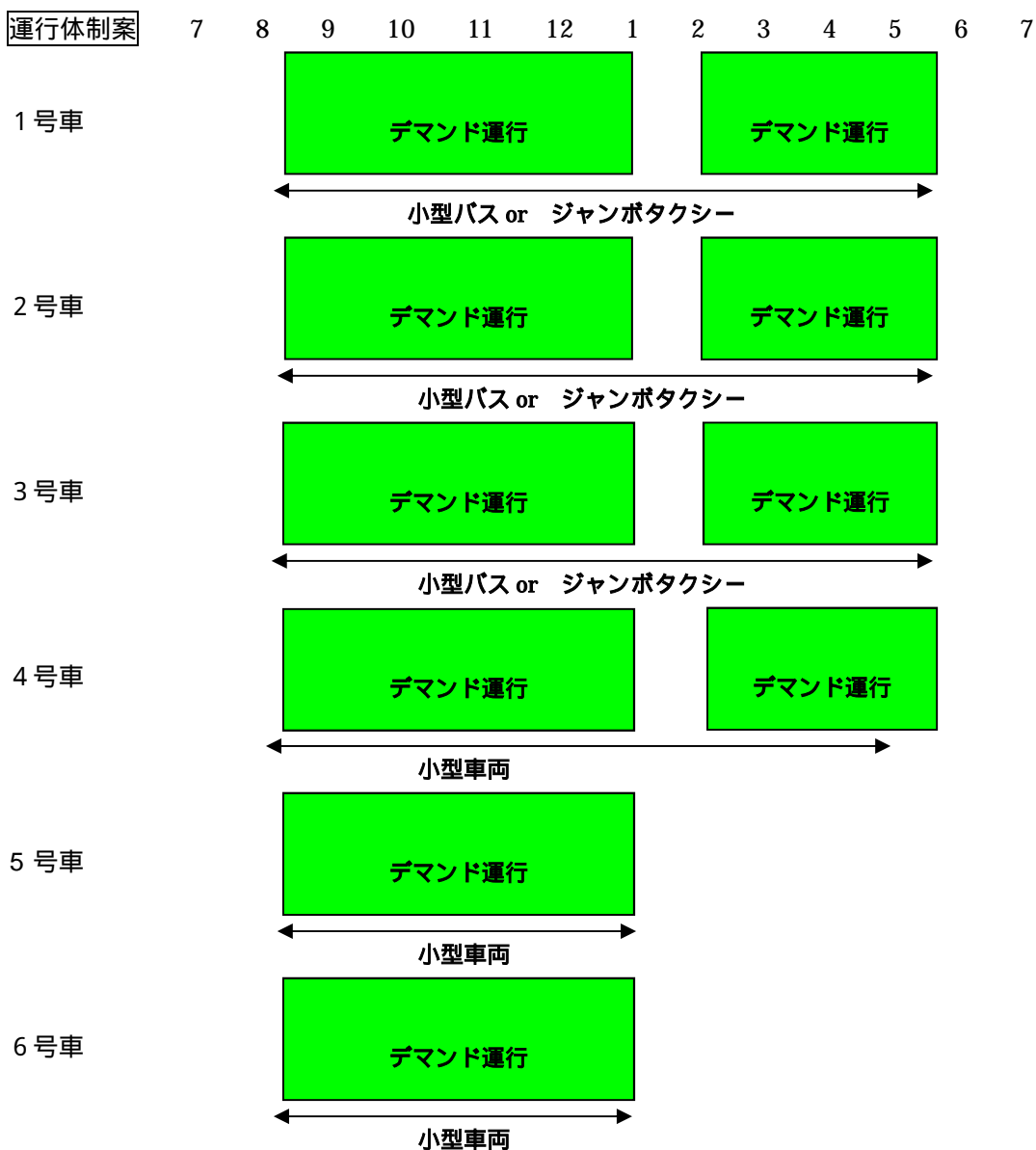
運行車両については既存の車両を活用したり、業者持込方式等での対応を基本とし、デマンド時の車両については、ドア・ツー・ドアと一定人数の輸送にも適しているジャンボ型タクシー(10人乗り)

ないし小型バス（15人乗り）で検討しました。運行事業者については、タクシー事業者等に協力を要請し、改正道路運送法における乗合許可での運行を目指すことにしました。

配車については午前と午後に分けて、午前は新鶴エリアにジャンボ車両1台、高田エリアにジャンボ車両1台と小型車両2台、本郷エリアはジャンボ車両1台と小型車両1台の計6台を配置します。午後は、利用者が少ないと予想されることから高田・本郷エリアの小型車両各1台を減らし計4台の車両配置を想定しています。

また、運行方法では町内を旧町村単位の3エリア（新鶴・高田・本郷）に分け、各エリアにまちなかエリア又はまちなかゾーン（以下「まちなか」と表記）を設置します。高田「まちなか」には中継所として「情報センター兼お休み処」を、新鶴・本郷には「お休み処」を設置します。運行時には、各エリアからはどの「まちなか」にも乗り換えなしで移動可能ですが、居住地の「まちなか」を経由するものとしています。「まちなか」以外の目的地に行く場合は、乗り換えを行うこととしています。

【表 運行体制案】



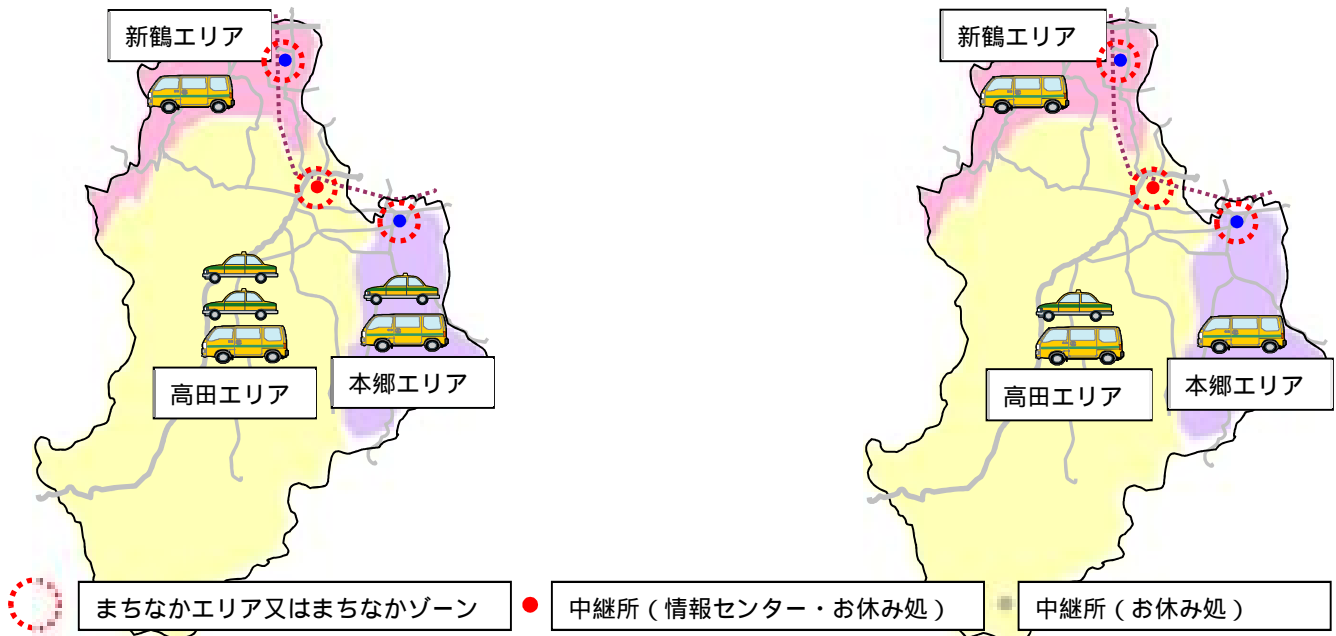
④ エリア区分の検討

デマンド運行に当たっては、デマンド状況に応じた効率的な配車と運行を目的に、細かなエリア分けをしない事を前提としました。具体的には、会津美里町の全地域の旧町村をベースとした3エリア(新鶴・高田・本郷)に大きく区分し、各エリアに公共施設や医療機関等が集積している「まちなかエリア」を設定しました。そして、エリアを跨ぐ運行は各「まちなか」に設置される中継所(「情報センター」や「お休み処」)を設け、そこを経由する方式で実施するという一つの運行案を後述していますが、具体的な実施案については、行政を含む関係各位が集まる運行委員会等で検討していきます。

車両配置は午前と午後で分け、午前は新鶴エリアにジャンボ車両1台、高田エリアにジャンボ車両1台と小型車両2台、本郷エリアはジャンボ車両1台と小型車両1台の計6台の車両入りを想定しました。午後は利用者が少ないと予想されることから、高田・本郷エリアの小型車両各1台を減らし計4台の車両配置を想定しました。

【会津美里町エリア・車両配置案(午前)】

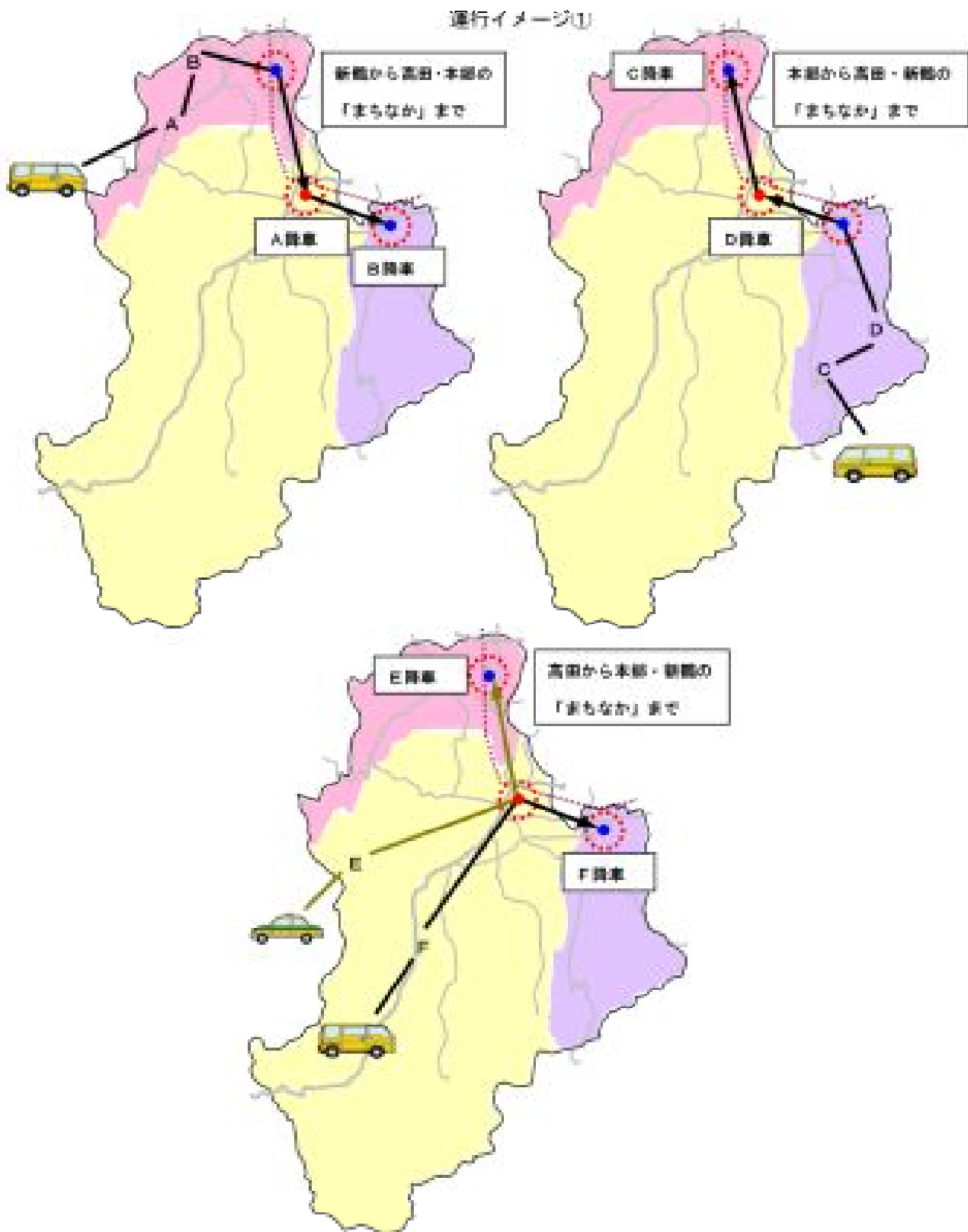
【会津美里町エリア・車両配置案(午後)】



新鶴エリア		高田エリア		本郷エリア	
まち行き	帰り	まち行き	帰り	まち行き	帰り
8:00		8:00		8:00	
9:00		9:00		9:00	
10:00	10:30	10:00	10:30	10:00	10:30
11:00	11:30	11:00	11:30	11:00	11:30
	12:00		12:00		12:00
	13:30		13:30		13:30
14:00	14:30	14:00	14:30	14:00	14:30
15:00	15:30	15:00	15:30	15:00	15:30
16:00	16:30	16:00	16:30	16:00	16:30

運行イメージ

各エリアからはどの「まちなか」にも乗換えなしで移動可能であるが、居住地の「まちなか」を経由するものとします。

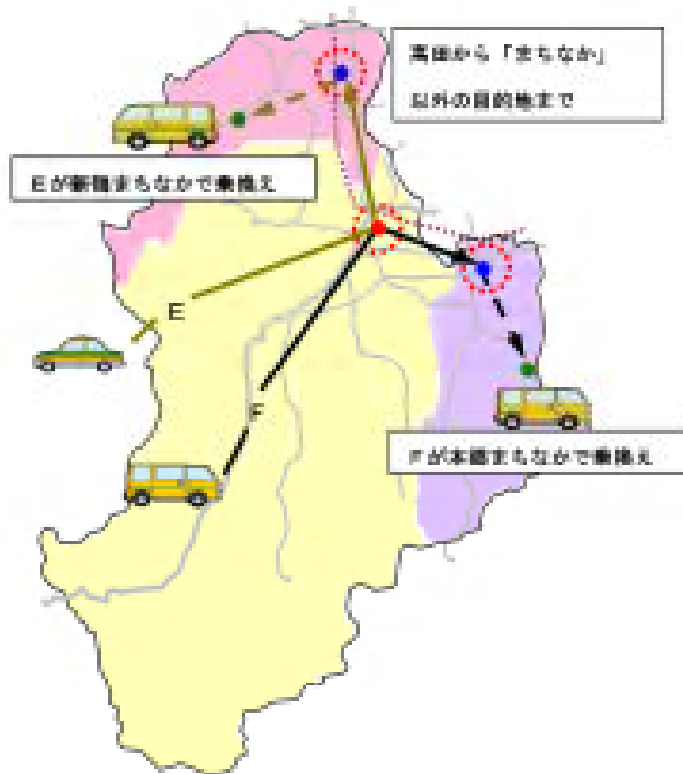
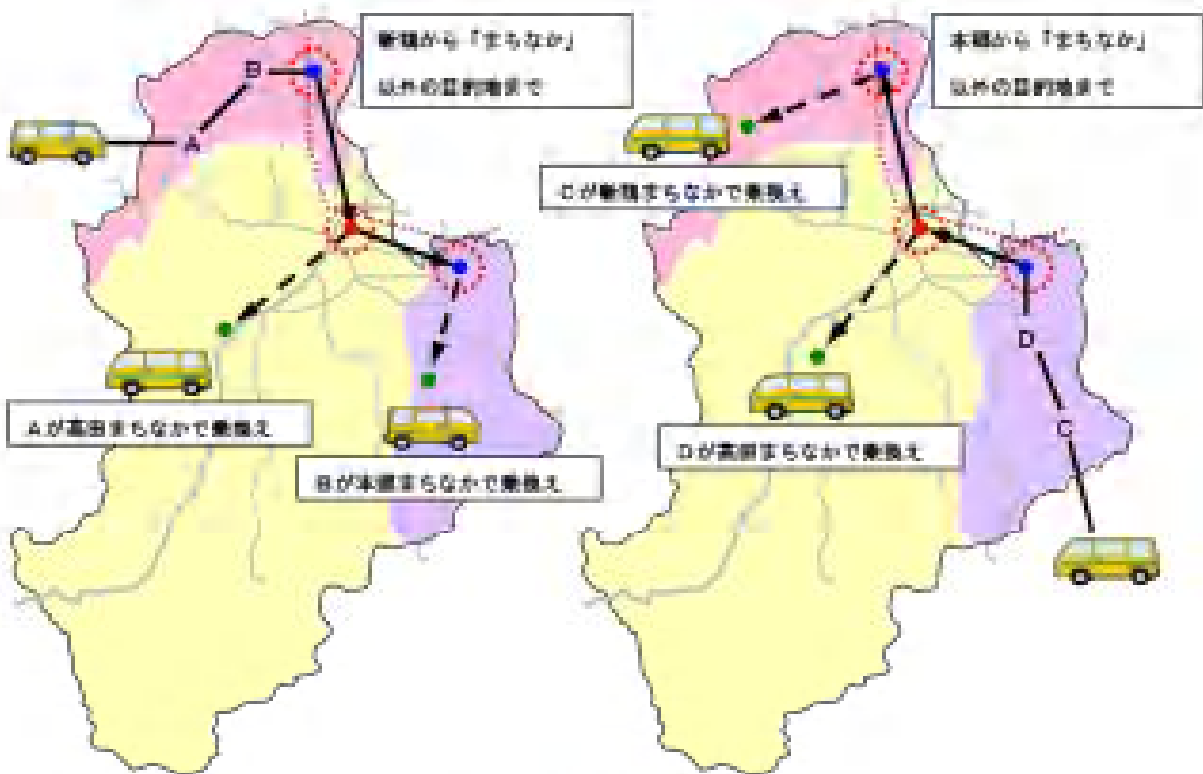


A ~ F は利用者

運行イメージ

各エリアから「まちなか」以外の目的地に行く場合には乗換えることとします。

運行イメージ



A ~ F は利用者

破線は乗換え

● 「まちなか」以外の目的地

まちなかエリア・ゾーン案

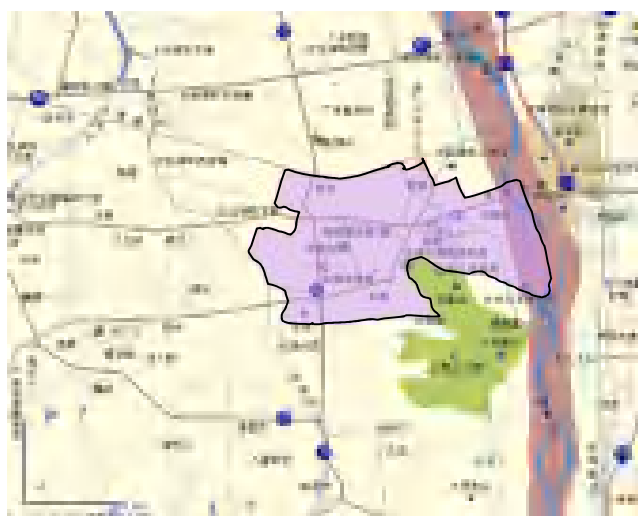
人口密集地で医療機関・商店・公共施設などが集積している一定の範囲を「まちなかエリア」として設定しました。またこれより規模の小さいものを「まちなかゾーン」と位置づける。これらを設定する際には、利用者にとって分かりやすく明確なものとするのが望ましいです。このため道路・河川・施設等を基準にしつつ、地域の実情に合わせた検討が必要です。またこれらの範囲から離れた重要施設に関しては「飛び地」として「まちなかエリア・ゾーン」と同じ扱いにすることも可能である。以下には地域別にその1案を示します。

高田まちなかエリア案



まちなか飛び地:「あやめ荘」

本郷まちなかエリア案



まちなか飛び地:「湯陶里」

新鶴まちなかゾーン案



まちなか飛び地:「ほっとぴあ新鶴」

④ サービス内容の検討

デマンド交通システムの利用方法は、電話予約を前提としています。電話が煩わしいお年寄りのために、家の誰かに電話を掛けてもらい、登録時に氏名・住所・電話番号等が記入された「登録カード」を発行すれば、病院・商店等で登録カードをみせれば代わりに電話をしてもらえるように工夫しました。また、情報センターのオペレータも登録カードによって利用者の予約を今までの利用実績を参照に入力できるので少ない会話で的確に処理でき、車両ごとの予約内容を運転手に送信し、運転手は車両に搭載されている液晶パネルに表示される利用者の戸口を順番に巡り、目的地の戸口まで送迎することに専念できる仕組みを想定しました。

電話によるデマンド予約受付は、運行の30分（オペレータの習熟によっては15分）前までとし、原則としてエリア毎に1時間ないし1時間半に1本の運行体制を確保します。デマンド運行は、午前8時ないし8時30分から午後4時ないし4時30分までの月曜から金曜日、日祭日と盆正月期間休みを除く年間約240日運行としました。土曜日や日祭日の運行は午前中やサービス限定で運行することも考え今後の委員会で引き続き検討します。なお、主なデマンド利用者は、車を運転しない高齢者で、通院や買物等の利用が多くなると予測されるため、利用帯は午前中に集中し午後のデマンド運行の一部車両を減車することや、午後の車両の有効活用を図るために、安否確認や買物配達など送迎以外の多目的サービスの実施も想定しました。

⑤ ITシステムの有効活用

デマンド（電話予約）と車両の一括集中運行管理を行うシステムを導入し、それを情報センターに設置します。運行管理システムを導入することで、一人一人の予約データやキャンセル情報がデータベースで管理され、利用者の属性別だけでなく、路線別、時間帯別、あるいは車両毎の上り・下り別に乗車場所と下車場所が集計できるようになっており、その集計表をみれば、世代別、行政区別、目的場所別の利用状況が一目瞭然に把握できます。そのデータに基づいた改善・改良を繰り返していけるところがこのシステムの最大の特徴です。また、将来的には独居宅等とフェイス・トゥ・フェイスで通話ができるケアネット機能を付加し、いつも安心して暮らせる地域づくりに貢献する中心センターと位置付けることも可能となります。

⑥ 運用体制の検討

デマンド交通システムの場合は、利用者サイドにたったニーズ把握に尽力しようとする組織に行政が運行調整を委ね、取引情報に基づいてサービスの改善に共同して取り組む、いわゆるPPP(Public & Private Partnership)における共同運営体制をとることを想定しました。運行と情報センターは商工会によって運営されることが望めます。また、「情報センター」の設置場所については別途検討することとしています。

⑦ 利用者規定について

利用者層の想定

旅客対象は、町の住民に限定せず、町内の移動を必要とする人を想定しました。また、利用希望者は、あらかじめ利用者名簿の登録を前提としています。

利用方法

「デマンド運行」については、利用者が発車予定時刻の30分前までに、運行を管理する「（仮称）まち情報センター」に電話で予約する完全予約制を想定していました。

基本的に、戸口から戸口までの運行です。

料金規定

料金は、定額制(例えば1回につき400円)を想定しました。

チケット販売等は、運営主体になるものがさまざまな工夫を講じ、利用者の利用料金を補填するなど、さらに安く乗れる仕組みを考える必要があります。なお、具体的な料金は運行委員会等で決定することとしました。

その他の検討

広告・PR方法

デマンド交通システムのPRには、2つの段階を想定しています。第一に、「デマンド交通システムの認知度を高める」こと。次に「デマンド交通システムの利便性を実感してもらう」ことです。現在までにデマンド交通システムを導入した自治体が行ってきた(認知度を高める)広告・PR方法を参考までに以下に掲げます。

- ・自治体の配布している広報誌に掲載
- ・自治体の中心部に広告用のノボリを設置
- ・防災無線で住民に周知
- ・住民への説明会開催
- ・自治体の婦人部、老人会への紹介
- ・タクシー車両に広告をペインティング

これらの施策を実施し認知度を高めた後に、「利便性を実感してもらう」ことが必要になってきます。既導入自治体は利便性を実感してもらう手段として次のような施策の推進が望まれます。

- ・各地区老人会、老人部女性リーダーへの試乗会開催

デマンド交通システムの主な利用者は“高齢者”です。しかし、高齢者にとっては、新しい取り組みに対する抵抗感が存在することが往々にしてあり、新しい場所に電話をかけることだけでも抵抗がある人もいます。

デマンド交通システムの普及には、このような高齢者の抵抗感の払拭が必須条件であり、これなしでは地域に根ざした交通システムとはなりえないと考えられます。

そのため、まずは町の老人会等で中心となっている方々に試乗をして頂き、抵抗感を払拭してもらい、そこで実感した利便性を他の老人会メンバーや友人等に口伝てで広めてもらいます。さらに、“無料試乗キャンペーン”を実施することも効果的であると思われます。これらを実施することにより、抵抗感のある高齢者の方々も安心して利用する機会が増え、より利便性を実感してもらえることに繋がると考えます。

このように、「認知度を高める」、「利便性を実感してもらう」という段階を踏んだ施策を実施することで、より地域に根ざしたデマンド交通システムの実現が可能になると考えられます。

オペレーター雇用

円滑なデマンド交通システムの運用には、オペレーターの協力が必要です。オペレーターは、住民とデマンド交通システムを結ぶ窓口であり、オペレーターの対応次第でデマンド交通システムの印象や果たす役割が変わってしまうため、オペレーターに求めるスキルを整理します。

・明るく落ち着いた受け答え

オペレーターは住民との窓口となるため、明るい対応で住民に親しみを持ってもらえるよう努める必要があります。そして、突発的なトラブル時も落ち着いて住民や運転手への対応をする必要があります。そのようなことがデマンド交通システムの好感度、信頼度の向上に繋がります。

・町内の地理知識

乗車予約時に、住民が自分の乗車場所、降車場所を正しく伝えられない（もしくは、分からない）場合があります。また、タクシーへの緊急な配車指示等で詳細な場所を伝える必要があります。それらの場合には、町内の地理知識に精通しているオペレーターならば円滑な対応をすることが可能である考えられます。

・パソコンスキル

デマンド交通システムでは、複雑なパソコン操作を必要としません。しかし、マウス操作とある程度の文字入力に関しては必要最低限のスキルとして、習得している方が望ましいです。レベルとしては、インターネットでメールのやり取りを行える程度を想定していました。

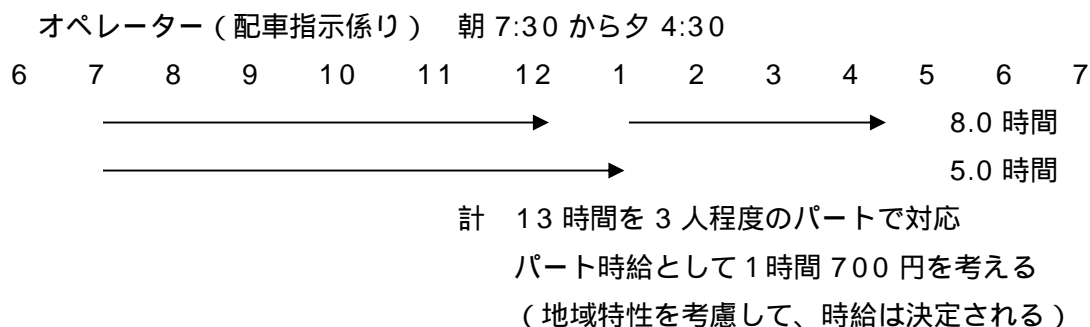
利用者数の推定

利用者数の想定については、新たな交通システムの導入を図った他の自治体の実績から推定します。他の自治体の実績として旧小高町、旧掛合町、保原町、旧志雄町、浪江町の1日の平均利用者（概算）を以下の表に示します。表には実績を比較する根拠として、人口及び高齢化率についても併せて示しています。導入時期の違いにより住民への浸透度が異なるため一概に比較することはできません。そこで、導入から約4年経過した旧小高町の利用者数を基準に各自治体の将来の利用者数を想定しています。

	導入時期	人口	高齢化率	平均利用者数	比較係数	利用者数予測
旧小高町	H14.1	13,756	24.5%	105	4,773	105
旧掛合町	H14.3	4,057	34.0%	36	1,639	36
保原町	H15.3	24,826	21.3%	141	8,138	179
旧志雄町	H15.3	7,463	23.9%	39	2,563	56
浪江町	H15.6	23,210	22.1%	125	7,720	170
会津美里町		25,205	29.4%		9,487	209

比較係数の求め方：人口×高齢化率×0.8＋人口×（1－高齢化率）×0.2

なお、借上げ料金は協力タクシー事業者の1日の輸送売上や車両持込を勘案して増減設定される。
また、一定期間の走行距離を目安に、支払額を加減する条項を付けた契約も可能です。



13 時間 × 700 円 × 240 日 = 2,184,000 円

システム関連経費

リース年額料・保守料・通信費 4,000,000 円

<収入>

運賃収入

会津美里町の1日あたりのデマンド平均利用者数をかなり少な目の約100人と想定し、平均運賃を300円として財政シミュレーションを行いました。

その他収入

医療機関や商業施設等からの広告収入などが挙げられますが、ここでは考慮外としました。

<収支計算>

支 出	車両借上料（借上げ料金時間 2,000 円の場合）	19,200,000 円
	オペレーター賃金	2,184,000 円
	システムリース年額料・保守料・通信費	4,000,000 円
	合 計	25,384,000 円
収 入	デマンド運賃収入 100 人 × 平均単価 300 円 × 240 日	7,200,000 円
	多目的サービスの料金収入	1
	その他の収入(広告・寄付等)	2
	合 計	7,200,000 円 + 1・ 2 円
差 引	財政支出合計	25,384,000 円 - (7,200,000 円 + 1・ 2 円)

新交通システムにかかる財政支出は 25,384 千円 - 7,200 千円 = 18,184 千円となり、全町民に安価で便利な新しい地域交通サービスを提供できると考えています。また、高齢者の生きがい創出事業や新予防サービス事業の利用者送迎、買物配達等の多目的サービス、広告収入といった多元的収入の獲得を図れば、持続可能でより安定的な運行が可能と想定しました。

なお、初年度には、許認可申請費用、車両ラッピング費用、情報センター設置費用等の初期費用として一定程度の財政支出が必要です。

④ 実施体制の検討

運行管理主体の検討

運行管理主体の検討は、「道路運送法」に基づく「法的運行管理」と、「デマンド型乗合運行」の運用上の効率化を目的とする「システムの運行管理」の 2 つに分けてする必要があります。

まず、前者については、「道路運送法第 23 条」により、一般旅客自動車運送事業者（バス会社及びタクシー会社）が、「運行管理者資格者証（旅客自動車）の交付を受けている者」のうちから、運行管理者を選任し、「旅客自動車運送事業運輸規則第 48 条」で規定する「運行管理者の業務」を運行管理者に行わせなければなりません。

運行管理者の主な業務は、次のとおりです。

- ・事業者が過労等を十分考慮して定めた勤務時間及び乗務時間の範囲内において乗務割を作成し、これに従い運転者を事業用自動車に乗務させること
- ・乗務員の休憩、睡眠に必要な施設を適切に管理すること
- ・乗務員の健康状態の把握に努め、疲労、疾病、飲酒その他の理由により安全な運転をし、又はその補助をすることが出来ない乗務員を乗務させないこと
- ・交替するための運転者を配置すること
- ・運転者に対し、点呼を行い、報告を求め、指示を与え、それらの内容を記録し、その記録を保存すること
- ・運行管理者は、毎年 2 回、3 月と 8 月に行なわれる「運行管理者国家試験」に合格し、資格者証の交付を受けなければならない。

「デマンド交通システム」は、道路運送法および道路運送法施行規則で定める旅客自動車の種類、運行の態様のうち、「一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行）」の経営許可（道路運送法第 4 条および第 5 条）を取得して運行することとなります。

運行事業者は、許可取得後、事業を開始するに当たって、「運行管理者資格者証（旅客自動車）の交付を受けている者」のうちから、運行管理者を選任し、地方運輸局に届け出なければなりません。しかし、事業者個々に、使用する車両が 5 両未満のときは、選任および届け出は不要です。（平成 21 年 9 月 30 日までの経過措置）

次に、システム上の運行管理主体ではありますが、利用者の声を速やかにフィードバックし、改善、改良を繰り返し行える迅速・透明な組織とする必要があるため、行政、住民、運送事業者等の関係者が一同に組織する機関（運行委員会等）であることが望ましいと考えました。

⑫ 協力会社の検討

「デマンド型乗合運行」は、地方自治体が「旅客自動車運送事業者」に運行を依頼します。現在、町内に所在する「旅客自動車運送事業者」は、次のとおりです。

高田観光タクシー(有)

梅林タクシー(有)

⑬ 事業免許・許認可申請の必要性及び実施方法

「デマンド型乗合運行」は、道路運送法第 4 条および第 5 条に基づき、「一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行）の経営許可」を運行事業者が取得して行わなければなりません。

申請から許可までの運輸局標準処理期間は 2 か月です。

申請に当たっては、市町村長（または都道府県知事）が主催する「地域公共交通会議」を開催し、「デマンド交通システム」についての協議が調わなければなりません（交通空白地帯を除く）。

「地域公共交通会議」の構成員は、「道路運送法施行規則第 9 条の 3」で次のように定められています。

道路運送法施行規則第 9 条の 3 （地域公共交通会議の構成員）

- 1 地域公共交通会議は、次に掲げる者により構成するものとする。

地域公共交通会議を主催する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長
一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
住民又は旅客
地方運輸局長

一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体

- 2 地域公共交通会議を主催する市町村長又は都道府県知事は、必要があると認めるときは、前項各号に掲げる者のほか、地域公共交通会議に、次に掲げる者を構成員として加えることができる。
路線を定めて行う一般乗合旅客自動車運送事業又は第 49 条第 1 号に規定する市町村運営有償運送について協議を行う場合には、次に掲げる者

イ 道路管理者

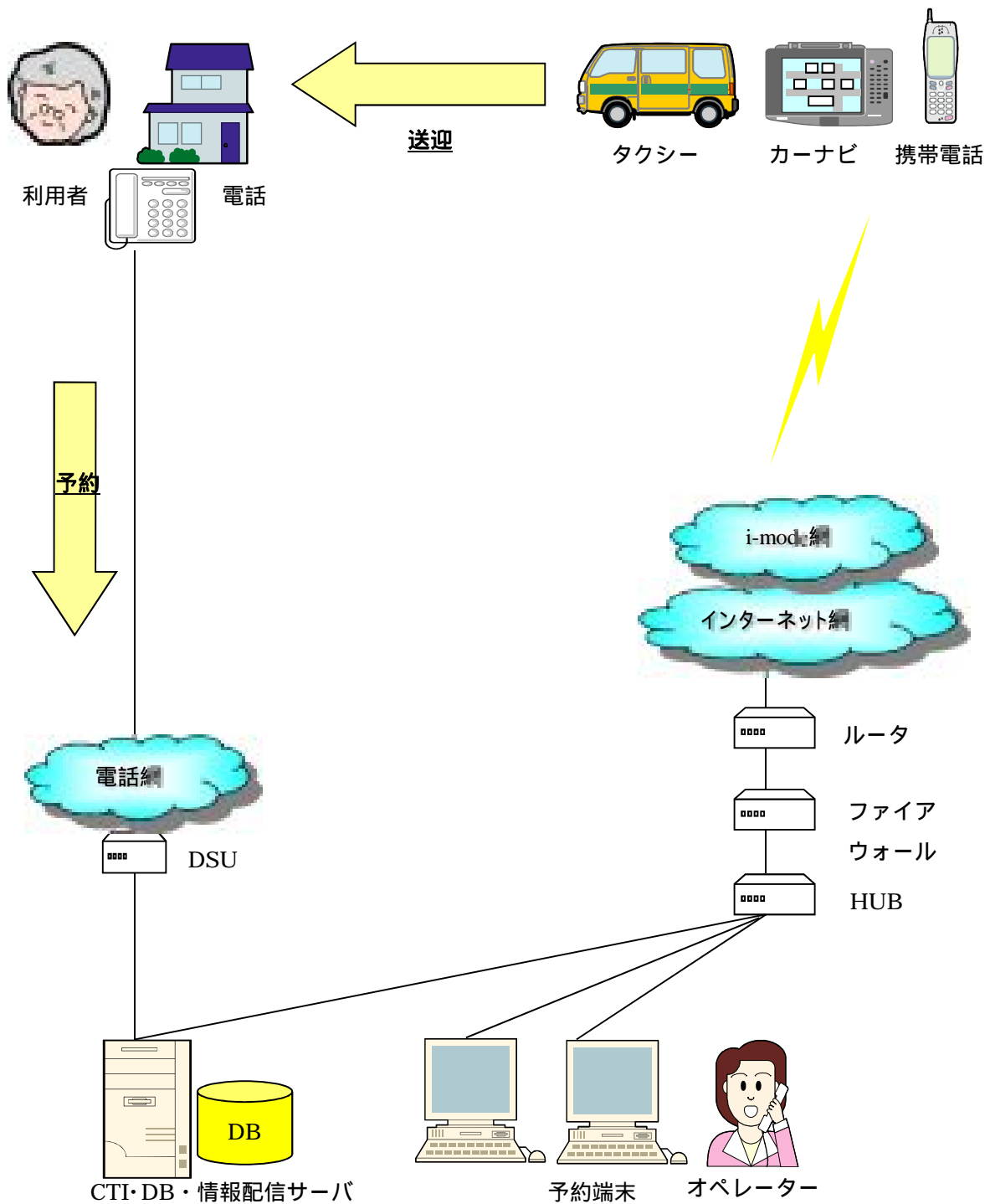
ロ 都道府県警察

学識経験を有する者その他の地域公共交通会議の運営上必要と認められる者

4) システム構成・スケジュールの検討

①システム構成

これまでの検討結果より、考えられる機器の最適なシステム構成は下図のとおりです。



主な機器の役割は、次のとおりです。

- CTI・DB サーバ : 利用者情報、予約情報等のデータを格納しており、利用者からの電話着信時に利用者情報を予約端末に送信する。登録された予約情報は情報通信サーバに送信する。
- 情報配信サーバ : 予約情報をホームページ化し、カーナビから閲覧できるようにする。
- 予約端末 : オペレーターが利用者の予約情報を入力する。入力された予約情報は CTI・DB サーバに登録される。
- DSU : 電話回線 (ISDN 回線) を CTI・DB サーバに接続する。
- ルータ : システムとインターネットと接続する。
- FW(ファイアウォール) : インターネットからの不正アクセスを防止する。
- HUB : 各機器を接続し、双方向通信を可能にする。
- 携帯電話 : カーナビから情報配信サーバへのアクセスを可能にする。
- カーナビ : 利用者リスト、利用者位置、地図を表示する。

② スケジュールの検討

運行開始までのスケジュールを下記に示します。運行を開始するまでには概ね 4 ヶ月程度の期間が必要です。下記は 4 月から運行準備を始めた場合の概算スケジュールであり、運行開始は 8 月頭頃になると想定されます。

時期	運行委員会	システム構築作業	許認可申請手続き
4月	第1週	関係団体の事前調整(運行主体、交通事業者等)	
	第2週	・運行エリア、車両台数、時刻表の確定 ・料金の決定	資料の作成・申請
	第3週		
	第4週	システム構築発注	電話番号案選定、物品選定 物品手配(調達)
5月	第1週		
	第2週	・センター電話番号の決定 ・住民周知パンフレット、登録用紙、 愛称募集用紙等の承認・配布 ・料金支払い方法の決定 ・住民説明会・PR方法の検討 ・車両ラッピングの検討	
	第3週	オペレーター室住所確定	
	第4週		
6月	第1週		
	第2週	・ランドマーク区分、ランドマークデータ確定 ・住民登録1次回収終了	データ登録環境構築
	第3週		データ登録開始 実機システムキッティング
	第4週		
	第5週	オペレーター室入居	回線・プロバイダー開通、オペレータ室構築
7月	第1週		システム設置工事、動作試験
	第2週	オペレータ決定	現地運用試験
	第3週	ドライバー研修、オペレーター研修	
	第4週	模擬運行	
8月	第1週	運行開始	
	第2週		
	第3週		
	第4週		

出典：会津美里町新多目的交通システム導入に関する調査報告書

5) 実施計画遂行上の課題の検討

今回の提案について起こりうる問題を想定しそれを解決するための対処方法について記述します。

① 住民へのデマンド運行方式の理解の浸透

今回提案したデマンド運行という方式は、タクシーとの比較としては、料金は安価であるが他人との乗り合いとなり、自分の行きたい場所へ最短ルートで行くことが出来ないこともあります。また、バスとの比較においては、事前に予約が必要である点が大きな違いとなっています。他の自治体では、最終的には、デマンド交通システムの理解が浸透し高い評価を受けていますが、そこまで到達するまでには、無料乗車キャンペーンや高齢者を対象とした多くの説明会の実施が必要でした。会津美里町においても、本提案内容を実現するためには、他地域と同様に住民への理解を深めるための広告・PRが必須となってくると想定されます。

② 運行委員会の定期的実施

デマンド交通システムでは、日々多様化するユーザのニーズに柔軟に対応するとともに、安定した収益性を確保し、継続的な運行を行っていかねばなりません。そのためには、毎日蓄積される利用者データを集計・分析し、様々な課題への対応策を検討する必要があります。そのための組織として、運営主体を中心に関係団体で運行委員会を設置し、定期的な開催を行うことが必須であると考えられます。

この運行委員会では下記に示す事項について検討することが必要だと考えられます。

利用促進策の検討

- ・ 商店やイベントとのタイアップによって集客力を強化し多くの利用を創出する
- ・ 利用の少ない地域へのPR策を検討し、利用率を向上させる
- ・ 利用回数の多いお客様へ利用券を無料提供する等のサービスによりリピート率を向上させる

ニーズ把握に基づく効率的運行の実現

- ・ 利用ニーズに合致した運行エリアを設定し、乗車密度を高める
- ・ 利用ニーズに合致した運行時刻表に見直すことによる利用の取りこぼしを削減する
- ・ 利用の少ない時間や利用の多い時間での柔軟な車両配備計画を検討し、車両台数の確保・削減の検討を実施する
- ・ 行政の提供する他の交通サービスとの整合化による無駄なコストの削減を検討する

増収施策の検討

- ・ 土日祝祭日のイベント等での利用ニーズを把握し、運行曜日や運行時間を拡大し、収益の向上を図る
- ・ 買い物代行サービス、ボランティアマッチング、安否確認等、車両を多目的に活用したサービスを検討し、実施する。
- ・ 車両への広告貼り付けによる広告サービスを実施し、収入の増加を図る。
- ・ 医療施設などから本事業への寄付を依頼する。

(3) 美里あいあいタクシーの運行実施の決定

報告書の内容を受けてデマンドタクシー運行委員会を設置し、「交通・買物弱者といわれる高齢者・交通不便者等へ安価で便利・安全な交通手段を提供するとともに、町の商店・商店街の一番の支持者である交通弱者の高齢者が気軽に街中に出かけられるよう支援するため、IT技術を活用した新多目的交通システム（電話による低定額料金で戸口から戸口への送迎サービス）の構築を図り、運行の詳細の内容について検討を行いました。

このほか、平成19年の9月に4日間の実証実験を行っています。

表 デマンドタクシー「美里あいあいタクシー」運行までの委員会の流れ

委員会	議題	決定内容
第1回 (H19.6)	デマンド運行方式 運行体制 運行区域 サービス内容 ITシステムの活用方法 (管理システム) 運営体制 料金体系	運行主体は会津美里町商工会とする事を承認 運行事業者は、梅林タクシー(有)とすることを決定(6台運行) 試験運行を平成19年9月25日～28日までの4日間実施
第2回 (H19.6)	運行区域及び料金	運行料金は一律330円(乗換時の追加料金なし)に決定 道路運送法に基づくデマンド運行に係る許認可申請を承認
第3回 (H19.8)	名称	デマンド交通の愛称を「美里あいあいタクシー」に決定

(4) 美里あいあいタクシーの運行実績

1) 運行日、運行便数

- ・平成 28 年度（運行期間 12 か月）のうち、運行予定日は 243 日 + 1 日（土曜日）の合計 244 日でした。実際の運行日は 243 日 + 2 日（土曜日）の合計 245 日、運行便数は 3,675 便です。

2) 運行予定日に対する運行日の割合 100%（10月は105%）

- ・運行予定日に対するの運行日割合は 10 月以外 100% です。
- ・10 月の運行予定日に対するの運行日割合は 105% です。

3) 運行予定便数に対する運行便数の割合 100%（10月は105%）

- ・運行予定便数に対する運行便数の割合は 10 月以外 100% です。
- ・10 月の運行予定便数に対する運行便数の割合は 105% です。

4) 1日あたりの運行便数 15 便（運行予定 15 便）

- ・全ての便が、予定通り運行しています。

平成 28 年度 美里あいあいタクシー運行状況

月	運行 予定日	運行日 (運行予定日に対 する割合)	運行されなか った日	運行予定便	運行便数 (運行予定便数に 対する割合)	1日あたりの運 行便数
4月	20	20(100%)	0	300	300(100%)	15
5月	19	19(100%)	0	285	285(100%)	15
6月	22	22(100%)	0	330	330(100%)	15
7月	20	20(100%)	0	300	300(100%)	15
8月	20	20(100%)	0	300	300(100%)	15
9月	20	20(100%)	0	300	300(100%)	15
10月	21	22(105%)	0	315	330(105%)	15
11月	20	20(100%)	0	300	300(100%)	15
12月	21	21(100%)	0	315	315(100%)	15
1月	19	19(100%)	0	285	285(100%)	15
2月	20	20(100%)	0	300	300(100%)	15
3月	22	22(100%)	0	330	330(100%)	15

資料：町提供資料

（５）美里あいあいタクシーの利用者数の推移

１）利用者の累計 24,277人

- ・平成28年度の12か月間での利用者は24,277人です。
- ・町内の住民(20,952人)が1回以上は利用したことに相当します。

２）運行日1日あたりの利用者数 99.1人

- ・1日あたりの利用者数は、合計で99.1人です。
- ・1日あたりの利用者が最も多い月は2月(109.3人)、次いで3月(108.3人)でした。

３）運行便1便あたりの利用者数 6.6人

- ・1日あたりの利用者数は、合計で6.6人です。
- ・1日あたりの利用者が最も多い月は2月(7.3人)、次いで3月(7.2人)です。

４）利用者数の推移

- ・1日あたりの利用者の合計の推移をみると、4月(105.4人)、5月(98.3人)、6月(101.5人)と減少し、7～11月は85.3人～98.5人とほぼ横ばいです。その後、12月(106人)、1月(105.7人)、2月(109.3人)、3月(108.3人)と100人を超えています
- ・農作業の時期はあまり利用しなく、春・冬期には移動手段として利用していることが分かります。

５）利用の多い曜日 金曜日

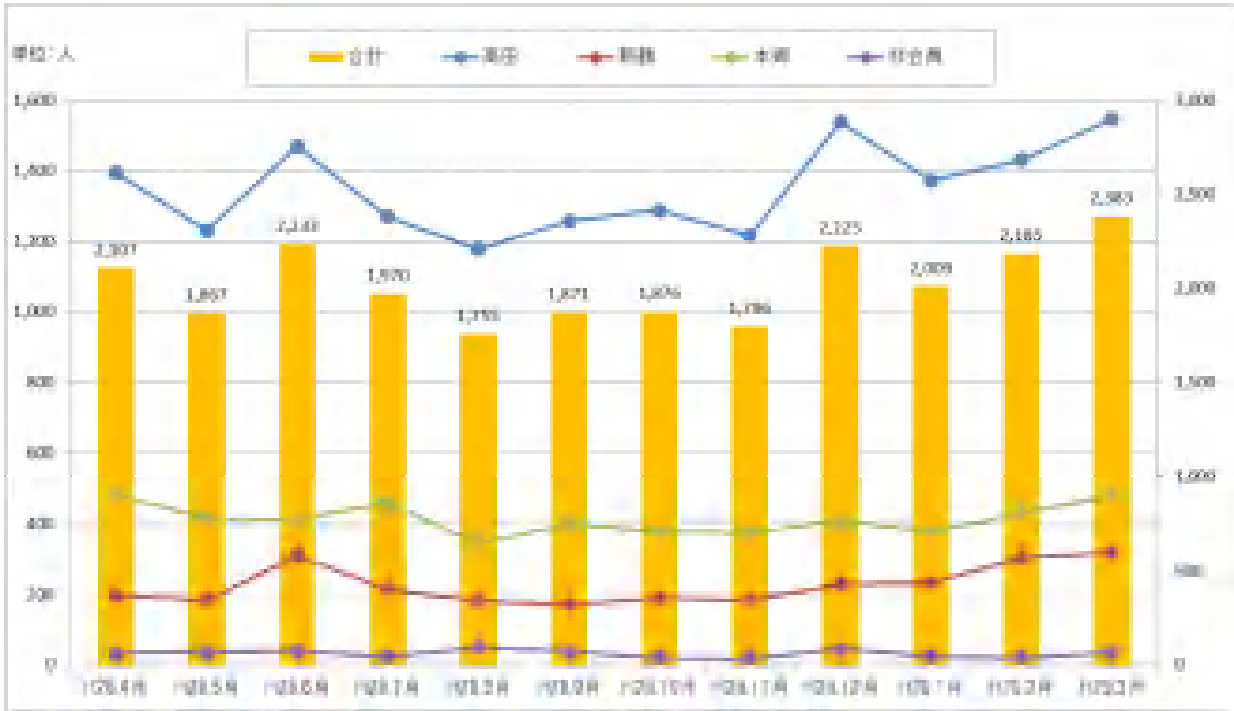
- ・金曜日が最も多く5,795人(23.9%)、次いで水曜日が5,730人(23.6%)、月曜日は4,710人(19.4%)となっています。

平成28年度 美里あいあいタクシー利用者推移

	乗車人数	1日平均 (人/日)	1便平均 (人/便)	運行日数(日)	運行便数(便)
4月	2,107	105.4	7	20	300
5月	1,867	98.3	6.6	19	285
6月	2,233	101.5	6.8	22	330
7月	1,970	98.5	6.6	20	300
8月	1,755	87.8	5.9	20	300
9月	1,871	93.6	6.2	20	300
10月	1,876	85.3	5.7	22	330
11月	1,796	89.8	6.6	20	300
12月	2,225	106	7.1	21	315
1月	2,009	105.7	7	19	285
2月	2,185	109.3	7.3	20	300
3月	2,383	108.3	7.2	22	330
合計	24,277	99.1	6.6	245	3,675

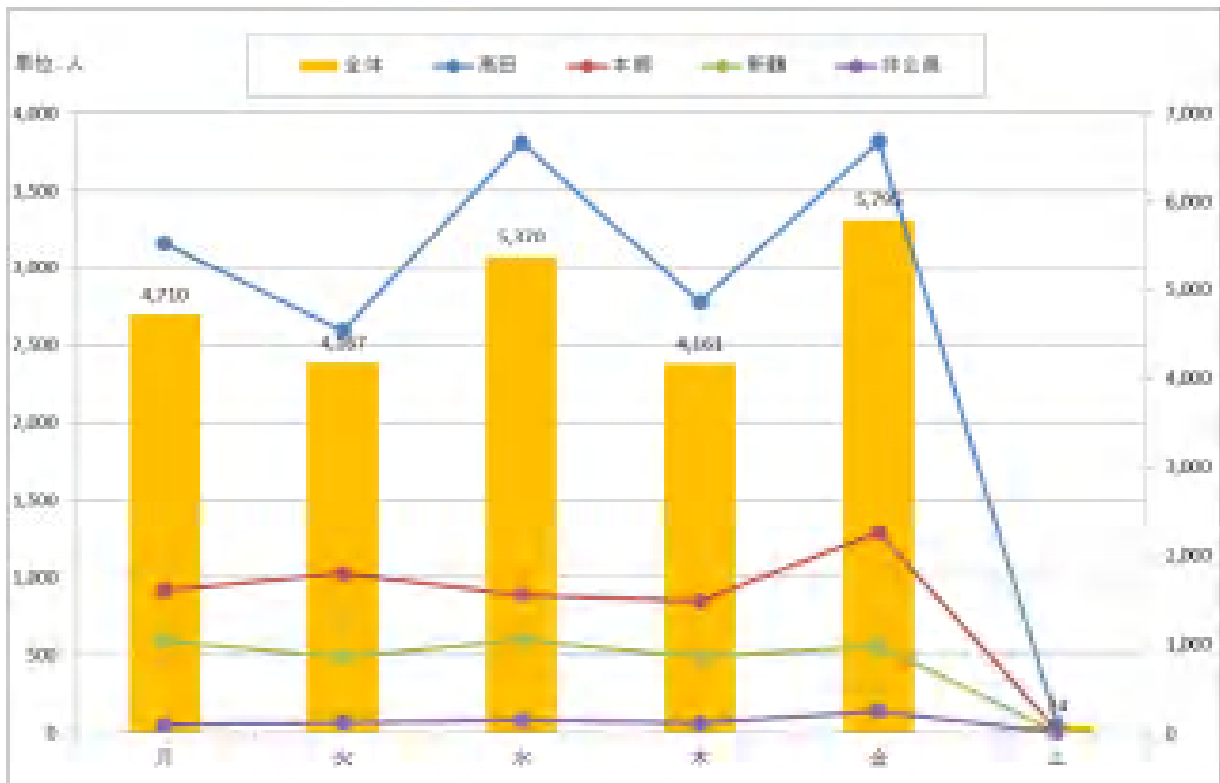
資料：町提供資料

図 デマンドタクシー「美里あいあいタクシー」の地区別利用者推移(平成 28 年度)



出典：町提供資料

平成 28 年度 美里あいあいタクシー利用者推移



出典：町提供資料

〔6〕美里あいあいタクシーの利用・運行実態

美里あいあいタクシーの利用者の特性(利用実態、利用時間帯、利用目的、利用回数など)と運行実態(予約方法、オペレーター、ドライバーの対応、車両状況など)を以下の調査を基に整理・分析します。

【実態調査等の実施概要】

- ・利用者アンケート調査：平成25年7月実施 / 配布600部、回収273部
- ・平成28年度デマンド交通利用データ
- ・デマンド交通事業者ヒアリング調査：平成29年7月27日実施
- ・民生委員アンケート調査：平成29年11月22日～12月22日実施
- ・町民アンケート調査：平成30年1月29日～2月16日実施

1) 便別利用者数にみる利用実態

①利用者数

- ・平成28年度の利用者数は24,277人でした。
- ・高田地域が全体の66.7%、次いで本郷地域が20.4%、新鶴地域が11.2%となっている。

平成28年度 デマンド交通利用データ

		利用者数(人/年)				
		全体	高田	本郷	新鶴	不明
月別	4月	2,107	1,394	482	197	34
	5月	1,867	1,231	414	185	37
	6月	2,233	1,469	412	311	41
	7月	1,970	1,270	460	215	25
	8月	1,755	1,178	344	182	51
	9月	1,871	1,258	401	172	40
	10月	1,876	1,288	376	191	21
	11月	1,796	1,217	375	185	19
	12月	2,225	1,538	410	230	47
	1月	2,009	1,372	378	234	25
	2月	2,185	1,431	430	303	21
	3月	2,383	1,547	479	319	38
		合計	24,277	16,193	4,961	2,724

資料：町提供資料

②利用の多い時間帯・主な行先

- ・行き: 行きの時間帯では 9:00 発(2,451 人)が最も多く、次いで 10:00 発(1,425 人)、8:00(1,846 人)となっています。
- ・帰り: 帰りの時間帯では 10:30(2,765 人)が最も多く、次いで 9:30(2,428 人)、12:00(2,003 人)となっています。

平成 28 年度 デマンド交通利用データ

		利用者数(人/年)				
		全体	高田	本郷	新鶴	不明
時間別 まち行き	↑ 8:00	1,846	1,290	245	299	12
	8:30	3,876	2,480	975	385	36
	9:00	2,451	1,736	396	263	56
	10:00	1,425	956	219	232	18
	11:00	851	551	201	73	26
	14:00	442	283	116	32	11
	15:00	587	301	216	26	44
	16:00	490	289	126	68	7
帰り	8:30	1,127	620	423	63	21
	9:30	2,428	1,682	501	213	32
	10:30	2,765	2,024	432	294	15
	11:30	482	313	129	38	2
	12:00	2,003	1,449	177	354	23
	13:30	1,097	724	289	64	20
	14:30	1,233	769	264	166	34
	15:30	1,174	726	252	154	42
16:30	1,846	1,290	245	299	12	
合計		24,277	16,193	4,961	2,724	399

8:30 は高田地域での乗継や高田地域内での特別運行のため分析に含みません。

資料：町提供資料

2) 地区別別にみる利用実態

①高田地区

- ・降車場所の利用が一番多いのは「高田厚生病院」(2,515回)、次いで「まっちゃん処」(1,020回)、高田温泉あやめの湯(339回)となっている。

平成 28 年度 デマンド交通利用データ

乗車:高田地区	降車場所	降車地区	降車回数(回)
1位	高田厚生病院	高田	2,515
2位	会津美里あいあいタクシー情報センター(まっちゃん処)	高田	1,020
3位	高田温泉あやめの湯	高田	339
4位	新鶴温泉(温泉健康センター)	新鶴	241
5位	水口歯科医院	高田	237
6位	こばやしファミリークリニック	高田	215
7位	リオンドール高田店	高田	195
8位	会津高田郵便局	高田	194
9位	会津美里町役場高田庁舎	高田	185
10位	かねか高田店	高田	181

資料：町提供資料

②本郷地区

- ・降車場所の利用が一番多いのは「まっちゃん処」(464回)、次いで「温泉湯陶里」(367回)、高田厚生病院(358回)となっている。

平成 28 年度 デマンド交通利用データ

乗車:本郷地区	降車場所	降車地区	降車回数(回)
1位	会津美里あいあいタクシー情報センター(まっちゃん処)	高田	464
2位	温泉湯陶里	本郷	367
3位	高田厚生病院	高田	358
4位	吉川医院	本郷	261
5位	高田温泉あやめの湯	高田	127
6位	ハーモニーほんごう	本郷	124
7位	金子歯科医院	本郷	106
8位	ヴィチェーン本郷バイパス店	本郷	78
9位	こばやしファミリークリニック	高田	66
10位	もこぬま内科消化器科医院	本郷	65

資料：町提供資料

新鶴地区

- ・ 降車場所の利用が一番多いのは「高田厚生病院」(613回)、次いで「まってらん処」(300)、水口歯科医院(64回)となっている。

平成 28 年度 デマンド交通利用データ

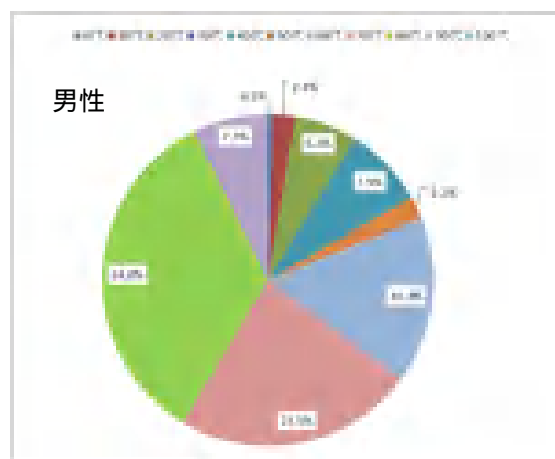
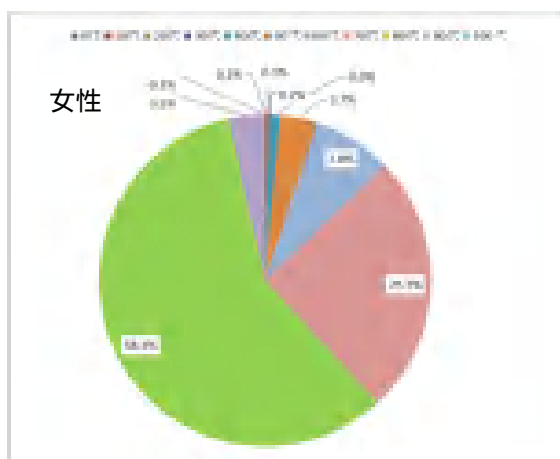
乗車:新鶴地区	降車場所	降車地区	降車回数(回)
1 位	高田厚生病院	高田	613
2 位	会津美里あいあいタクシー情報センター(まってらん処)	高田	300
3 位	水口歯科医院	高田	64
4 位	安田バス停	高田	57
5 位	高田温泉あやめの湯	高田	37
6 位	こばやしファミリークリニック	高田	35
7 位	菅家歯科医院	高田	35
8 位	丸京	高田	30
9 位	リオンドール高田店	高田	24
10 位	かねか高田店	高田	23

資料：町提供資料

3) 利用者の属性

- ・ 利用者の多くは、高齢者で男女とも 80 代の割合が多く占めており、70 代以上を合計すると女性では全体の 87.2%、男性では全体の 64.8%と半数以上は高齢者の利用者になっています。
- ・ 一方で、20～30 代の利用は女性が 0.3%、男性は 6.2%と非常に少ないことが分かります。

デマンドタクシー「美里あいあいタクシー」の利用者年齢層(平成 28 年度)



出典：町提供資料

4) 利用形態

- ・ 行きの利用者数は(自宅から目的地か経由地)が 11,478 人(47.3%)、帰りの利用者数は、(目的地か経由地から自宅まで)が 12,799 人(52.7%)となっています(平成 28 年度デマンド交通利用データ)。

5) 利用回数

- ・もっとも多く利用した人は、305回、次いで290回、233回となっている(平成28年度デマンド交通利用者データ)。
 - ・利用回数は、月1回が29人(40.8%)、次いで、週1回が20人(28.2%)、年に数回が17人(23.9%)となっており、ほぼ毎日が1人(1.4%)と非常に少ない(利用者アンケート調査)。
 - ・利用していない人は192人(70.3%)を占めています(利用者アンケート調査)。
 - ・利用しない主な理由は、「機会が合わない」が104人(47.5%)、次いで「その他」が70人(32.0%)、「時間が合わない」が17人(7.8%)となっています(利用者アンケート調査)。
- * その他の主な理由は自分の車で移動できる、家族の車で移動できるが挙げられました。

平成28年度 デマンド交通上位10か所の利用場所

No	利用場所名	種別	利用回数(回)
1	高田厚生病院	病院	6,831
2	まってらん処	公共(拠点)	5,575
3	高田温泉あやめの湯	公共	1,097
4	かねか高田店	商店	796
5	温泉湯陶里	公共	774
6	リオンドール高田店	商店	624
7	ハーモニーほんごう	福祉	618
8	新鶴運船(温泉健康センター)	公共	524
9	吉川医院	病院	476
10	こばやしファミリークリニック	病院	405

資料：町提供資料

6) 利用目的

- ・病院が52人(38.0%)、次いで、商店街等が30人(21.9%)、温泉施設・公共施設が19人(13.9%)となっている(利用者アンケート調査)。
- ・利用者は高齢者の利用がほとんどである。子どもづれの母親、高校生の利用(テスト期間などの帰り)もたまに見られます(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。
- ・高田厚生病院や個人医院へ通院、その後、商店街でチケットを買うついでに買い物やお茶のみをする方が多いです(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。
- ・保育所への利用も多いです(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。
- ・上位10カ所の利用場所をみると、最も多い場所は「高田厚生病院」が6,831回、次いで「まってらん処」が5,575回、「高田あやめの湯」が1,097回となっています(平成28年度デマンド交通利用者データ)。

7) 利用料金

- ・利用料金について一番多い回答は、「適当」と答えた人で182人(66.7%)、次いで、「安い」と答えた人が56人(20.5%)、「高い」と答えた人は15人(5.5%)でした(利用者アンケート調査)。
- ・チケットは当初330(みさとのゴロ合わせ)円と決めていたが、車内で現金授受方式にすると時間がかかると思います(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。

8) 予約について

- ・当日予約をする人が8割を占めており、キャンセルが慢性化している人は、オペレーターが前日に電話をして確認しています。(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。

9) 支払方法

- ・チケットを本来は利用者が購入するが高齢者のためドライバーが代わりに購入する事もあり、支払料金の見直しと支払方法の検討を町にお願いしたいです(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。

10) 利用車両

- ・厚生病院等で一般タクシーと間違っ乗車してしまう場合があります。支払方法やその後の商工会とタクシー事業者との金銭のやり取り等手間が発生しています。ラッピングをする等して、一般タクシー車両との区別をつけるようにして欲しいです(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。
- ・まっぺらん処が高田地区の乗継拠点と待合所を兼ねているが、車両が待機するスペースがなく、仕方なく反対車線に止めて、利用者には道路を渡って乗車してもらっている。安全性確保の視点から停車スペースを確保してほしいです(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。
- ・午後の運行は、4台で足りない場合があります。午前中は、1日の利用者数が100人を超えると6台がフル稼働するが、80人くらいだと空く車両が出てきます(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。
- ・10年が経過し、車両の備品が既に製造されていない状態なので、事業を維持するための車両の更新・メンテナンスは今後の大きな課題です(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。

11) 運転手

- ・新規ドライバーを募集しているが採用までは至らない状況です(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。
- ・デマンドタクシー専属のドライバーが配車台数に対して少ないので、残りはタクシードライバーがカバーしています(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。

12) 乗り継ぎ拠点

- ・足腰の弱い方でチケットを持っていない場合は、他の利用者への配慮として、まっぺらん処で一度乗り継ぎ扱いにして対応しています(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。

〔7〕美里あいあいタクシーの運行のねらいの検証

平成18年度に実施された「会津美里町新多目的交通システム導入に関する調査報告書」の中で、導入のコンセプトを主に以下の3を設定しています。

交通・買い物弱者といわれる高齢者等へ安価で便利かつ安全な交通手段を提供する
商店・商店街への来客数の増大と買い物支援サービスなどの多目的サービス展開による商工業活性化
広域路線バスとの連携した交通ネットワークの形成

そこで、美里あいあいタクシーの導入効果を検証するために、以前に実施した利用者アンケートや本調査で実施した調査の結果から「運行のねらい」等の達成状況を分析します。

【実態調査等の実施概要】

- ・利用者アンケート調査：平成25年7月実施 / 配布600部、回収273部
- ・平成28年度デマンド交通利用データ
- ・デマンド交通事業者ヒアリング調査：平成29年7月27日実施
- ・民生委員アンケート調査：平成29年11月22日～12月22日実施
- ・町民アンケート調査：平成30年1月29日～2月16日実施

検証：交通・買い物弱者といわれる高齢者等へ安価で便利かつ安全な交通手段を提供

全体として、導入目的である交通・買い物弱者への交通手段の提供は、概ね果たしていると考えられます。また、現在運転できる高齢者が免許返納後に美里あいあいタクシーの利用を認識している事も確認でき、健康で元気な高齢者の中では役割を發揮していると考えられます。

一方で、高齢者の特性に配慮して日々運行しているため、オペレーターやドライバーへの負担も見られます。また、福祉分野の課題も見られ、送迎サービスのほかに福祉分野へ橋渡しする役割も期待されます。

現在の運行体制についても現状を把握し、役割を再定義し、それに見合ったサービスを提供する必要があります。

①デマンド運行方式についての評価

運行方式は利用者、運行事業者ともに評価が高い

- ・高齢者を中心とした交通弱者対策や健康増進も含めてドア・ツー・ドア等利用者の要望に合わせた運行が可能であり、乗り合い形式とすることで運行の効率化と利便性の向上が図られる(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。
- ・利用した事がないんですが、利用している人々に聞いたら凄く便利だと言っています。そろそろ利用させていただきたいと思っています(利用者アンケート調査)。
- ・何時も利用させて頂きありがとうございます。本当に感謝しております。足の悪い私にとっては、あいあいタクシーは本当に有難い運転して下さる人たちの優しさに触れうれしく出かけられます。今後ともよろしくお願い致します。感謝、感謝です(利用者アンケート調査)。

② 運行方法・体制についての評価

運行日・運行回数は概ね想定通り

- ・「会津美里町新多目的交通システム導入に関する調査報告書」時点では、平日運行を基本とし、日祭日と盆正月期間休みを除く年間 240 日運行を想定しています。また、運行便数は、行き・帰り合計 14 本/日を想定しています。平成 28 年度(運行期間 12 か月)実績は、運行日は 245 日、運行便数は行き・帰り合計 15 本/日であり、想定通り運行されています。

運行管理設備は概ね機能している

- ・「会津美里町新多目的交通システム導入に関する調査報告書」時点では、デマンド(電話予約)と車両の一括集中運行管理を行うシステムを導入し、それを情報センターに設置することを想定していました。平成 28 年度現在では、運行管理ソフト、PC、電話、事務所(まっぺらん処)、タブレット(車両に設置)を整備しています。ヒアリング調査では運行管理に関しての問題は見受けられず、概ね機能していると考えられます。

オペレーターの対応は非常にきめ細かくソフト面をカバーしている

- ・「会津美里町新多目的交通システム導入に関する調査報告書」時点では、落ち着いた受け答えや町内の知識やパソコンスキルを持った人材を配置することを想定していました。平成 28 年度現在では、3 人のオペレーターを雇用し、運行をサポートしています。
- ・オペレーターが利用者対応で非常に丁寧にきめ細かい対応をしているので技術面以外のソフト面でのノウハウ継承が難しい(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。
- ・冬季はオペレーターが通常より 1 時間多く働いてもらっている(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。

③ エリア区分・まちなかエリアについての評価

乗継拠点の高田地域に人が集中する傾向がある

- ・地域別の利用実態を見てみると、まっぺらん処が高田地域内で 2 番目に多い 1,020 回(高田地域内の 15.7%)、本郷地域内では最も多い 464 回(本郷地域内の 20.8%)、新鶴地域内で 2 番目に多い 300 回(新鶴地域内の 23.5%)となっています(平成 28 年度デマンド交通利用データ)。

待合機能としては有効である

- ・足腰の弱い方でチケットを持っていない場合は、他の利用者への配慮として、まっぺらん処で一度乗り継ぎ扱いにして対応しています(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。
- ・高田厚生病院や個人医院へ通院、その後、商店街でチケットを買うついでに買い物やお茶のみをする利用者が多いです(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。

高田地域のみ、まちなかエリアが設定されている

- ・本郷及び新鶴から高田の目的施設へ行く場合は、「まちなかエリア」内の施設は乗継なしで直接行けます。乗継時間は 5 ~ 15 分程度です(長いと 20 分かかる時も)(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。

④ 運用体制についての評価

商工会とタクシー会社とで連携が図られている

- ・業務の流れは、商工会とタクシー会社の間で役割を分担しています(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。
- ・課題が発生したときは、商工会とタクシー事業者と町とで随時協議を行っています(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。

運行経費は概ね当初の計画通り

- ・「会津美里町新多目的交通システム導入に関する調査報告書」時点における運行経費は 25,384 千円を想定していました。平成 28 年度では 26,396 千円となり 100 万円近くの想定を上回っている。

利用料金は適当と回答した人が多い

- ・一番多い回答は「適当」と答えた人で 182 人(66.7%)、次いで、「安い」と答えた人が 56 人(20.5%)、「高い」と答えた人は 15 人(5.5%)でした(利用者アンケート調査)。

⑤利用者についての評価

高齢者の利用は非常に多く、概ね目標を達成している

- ・利用者の多くは、高齢者で男女とも 80 代の割合が多く占めており、70 代以上を合計すると女性では全体の 87.2%、男性では全体の 64.8%と半数以上は高齢者の利用者になっています。(平成 28 年度デマンド交通利用データ)。

一日あたりの利用者数では半分の利用に留まり、年々減少傾向である。

- ・平成 18 年の調査報告書では、一日の利用者推定を 209 人と想定していましたが、平成 28 年度の 1 日あたりの利用者数は 99.1 人と想定の中の半分の利用に留まっています(平成 28 年度デマンド交通利用データ)。
- ・利用者数の推移をみると、平成 20 年度は 28,330 人の利用者でしたが、25,927 人(平成 21 年度)、25,804 人(平成 22 年度)、26,229 人(平成 22 年度)と減少し、平成 28 年度は 24,277 人となっています。

運転手やオペレーターの補助が必要な利用者が多い

- ・チケットを本来は利用者が購入しますが高齢者のためドライバーが代わりに購入する事もあり、支払料金の見直しと支払方法の検討を町にお願いしたいです(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。
- ・運行調整は地元で雇用したオペレーターが事前確認など丁寧に対応している(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。

今後利用したいと考えている潜在ニーズがあり、高齢者には認知されている。

- ・今はマイカーで移動できますが、今後高齢化が進めば利用したいです(利用者アンケート調査)。
- ・自分自身は運転するので利用しないが、義母を送り迎えできないときは利用しています。また自分が車を運転しなくなった時に利用したいのでとても良いタクシーだと思います(利用者アンケート調査)。
- ・あいあいタクシーは、現在利用していません。発足した時、既に高齢になっていましたので、将来必ず利用するようになると思い加入しました。是非、存続させて下さい。お願いします(利用者アンケート調査)。

高齢者以外の人利用は少ない

- ・20~30 代の利用は女性が 0.3%、男性は 6.2%と非常に少ないことが分かります(平成 28 年度デマンド交通利用データ)。

⑥その他(広報など)についての評価

利用方法が理解されていない

- ・利用方法を教えて下さい(利用者アンケート調査)。
- ・利用方法が分からない人は多いと思います。何かの行事とか会合とか集まる機会を利用してわかりやすく説明すれば便利でお得な乗り物として利用者が増えると思います。利用者が増えれば料金も現行より安くなるはずで。ワンコイン 100 円タクシーも可能かと思いますがいかがでしょうか(利用者アンケート調査)?

- ・町では免許返納者に対して利用券 50 枚を渡し、利用するきっかけづくりを行っています(デマンド交通事業者ヒアリング)。

高齢者のための乗り物と認識されている

- ・町民からデマンドタクシー 高齢者が利用するものというイメージがあるので、観光パンフレットの移動方法にデマンドタクシーの事を掲載する等、町民が広く使える乗り物として認知していただけるよう働きかけて欲しい(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。

交通・買い物弱者対策だけでなく、生きがい創出機会としての役割も期待される。

- ・利用者増加への取組みとして、老人クラブ等少人数への貸出し対応やパック商品の開発等を検討したいです(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。

検証 : 商店・商店街への来客数の増大と買い物支援サービスなどの多目的サービス展開による商工業活性化

商店・商店街への来客数増大については、お店に入るきっかけづくりとしての効果が見られます。理由として、チケットの購入や他の利用者や店主とお茶のみをする様子が見られ、買い物をする意識はあまり高くないと考えられます。

一方で、乗り継ぎ拠点であるまっぺらん処にはたくさんの利用者があり、乗り継ぎ拠点に売り場の拠点を組み合わせなどして購入する機会を増やせる可能性はあります。

商店・商店街に入るきっかけづくりの効果はあるが来客数増大には結びついていない

- ・現実的には福祉タクシーとして役割が大きく本来の目的である「地元商店街へ行く機会の創出」との矛盾が生まれています(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。

新庁舎移転に伴う商店・商店街への利用機会減少の恐れ

- ・新庁舎移転に伴い、人の動きがまっぺらん処から新庁舎に移る事が考えられ、その場合には地元商店街を経由しないとますます地元商店街の利用頻度減少につながるため、高田の経由地はまっぺらん処にして欲しいです(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。
- ・商店街活性化のきっかけの一つ。利用券販売所(会員事業所)と連携しながら利用者増と各商店の売り上げ増になる相乗効果のある取り組みを検討したい(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。

多目的サービスは展開されていない

- ・安否確認や買い物配達など送迎以外のサービスは実施していない。

利用促進への取り組みが弱い

- ・購買機会の増加を見込んでスタンプカードを発行しているが、現在は温泉共通券との交換のみに留まっている。

検証 : 広域路線バスとの連携した交通ネットワークの形成

町内はデマンド交通、町外は路線バスという役割の棲み分けは出来ていると考えられます。

一方で、現在の運行時間と運行ルートでは路線バスとの接続が難しく今後は町と交通事業者が連携して乗り継ぎやすい環境を作ることも必要です。

高校生への対応が必要

- ・未利用の理由として時間が合わないと回答した人は 17 人(7.8%)です(利用者アンケート調査)。
- ・高校生は朝 7:30 の電車に乗って通学しているので、タクシー事業者と調整の上、通学目的で高校生や中学生が利用してもらえるように、通学時間に合わせて駅に待機する等対応を検討したいです(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。

デマンド交通と公共交通との役割分担

- ・路線バス廃止に伴う公共交通の維持と町内でのサービス格差の解消が図られる(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。

乗継拠点と路線バスとの接続が弱い

- ・各地域にある乗継拠点の内、新鶴地域は路線バスと接続されていない。

（8）実証運行の評価

美里あいあいタクシーでは、利用者アンケートからの休日運行の要望が多く、休日運行のための実証実験を平成 27 年と 28 年の 10 月に各 2 回ずつ、合計 4 回実施しました。この実証運行を評価・整理します。評価軸は次の 2 項です。

利用者数 本格運行に向けた課題整理

1) 運行概要

デマンド交通運行概要

年度	実施日	利用者数(人)	利用率	備考
H27	10月10日	24	年間平均利用率比 25.3%	年間平均利用者数:94.7人
	10月24日	37	年間平均利用率比 39.1%	
	合計	61		
H28	10月8日	39	年間平均利用率比 39.4%	年間平均利用者数:99.1人
	10月22日	35	年間平均利用率比 35.3%	
	合計	74		

検証 : 利用者数にみる評価

- ・1日あたりの利用者数の合計は1回目が39人、2回目が35人でした。1日あたりの利用人数(99.9人)と比較すると平日の4割程度の利用しかなかったこととなります(平成28年度デマンド交通利用データ)。
- ・休日の運行した場合の利用目的地として一番多い回答は、「休日に運行しても利用しない」が94人(34.4%)、次いで、「商店等」が51人(18.7%)、「温泉施設」が37人(13.6%)となっています(利用者アンケート調査)。
- ・休日に運行した場合の希望利用時間帯で一番多い回答は、「土曜日の午前中」が65人(31.3%)、次いで、「日曜日の午前中」が43人(20.7%)、「土曜日の午後」が36人(17.3%)となっています(利用者アンケート調査)。
- ・休日に運行した場合の利用頻度について一番回答が多いのは、「月数回」が57人(44.2%)、次いで、「月1回」が34人(26.4%)、「年数回」が27人(20.9%)となっています(利用者アンケート調査)。

検証 : 本格運行に向けた課題整理

- ・タクシー会社として土日運行には対応できるが、車両台数については検討をお願いしたい(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。
- ・土日運行はタクシー事業者やオペレーターと相談し、検討したい(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。

〔9〕美里あいあいタクシーの評価・検証からみえる問題点・改善要望の整理

1) 利用状況にみる問題点・改善要望

利用者選定の見直し

- ・導入当初は、交通・買い物弱者といわれる高齢者等へ安価で便利かつ安全な交通手段を提供という高齢者対策及び福祉対策の側面と、商店・商店街への来客数の増大と買い物支援サービスなどの多目的サービス展開による商工業活性化の2つの目的で運行をしてきました。結果として80歳以上の高齢者が買い物や日常生活で利用する機会が多く、当初の目的はある程度達成していると考えられます。しかしながら、デマンドタクシーを利用する潜在顧客は、高校生や、新庁舎等の設置に伴い様々な世代のほか観光客等も考えられるため、再度利用者を見直す必要があります。

運行目的の見直し

- ・導入当初は、高齢者及び福祉対策と商店街活性化の2つの目的で運行をしてきました。しかし、利用状況を見ると、商店を目的地に利用している人は少なく商店街活性化の目的は難しい状況です。更に、新庁舎移転に伴い、運行ルートが変更になった場合、現在よりも商店街を利用する場数が減少すると考えらる事から商店街の活性化を運行目的として継続する場合、運行ルートや運行時間を見直す等、利用拡大に向けた取組を展開する必要があります。
- ・利用者目的から考えると買い物や通院などの他に地域サロンへの参加や休日の通院なども人々の「暮らし」に含まれます。そうした点を踏まえ今後は利用者や運行目的を見直し、それにあった形でサービスを柔軟に変えていく必要があります。

高齢者・福祉対策の強化の検討

- ・利用者の大半は高齢者であり、導入当初の目的も達成していると考えられます。しかしながら利用者が自力で乗り降りできる事が前提の乗り合い形式であることから、足腰の弱い80代中心の高齢者が自力で車の乗り降りや予約を取る事は難しいと考えられます。高齢者の中でも特に後期高齢者への対応を検討し福祉サービスの導入や福祉分野の関係者と連携した取組を検討する必要があります。

2) 運行方法に関する問題点・改善要望

地域間移動への対応が必要

- ・運行方法では地域間を跨ぐ場合、乗継拠点を經由して移動します。各地域に常時配車しそれぞれのエリアを運行する事が前提にありますが、利用者目線で考えると複数回の乗り換えや乗り換えのための待ち時間が発生してしまいます。利便性を考慮し、地域間を跨ぐ方法を再検討する必要があります。

支払方法への対応が必要

- ・支払方法は、事前にチケット(330円/枚)を購入し降車時にチケットを運転手に渡す方法を採用しています。また、チケット販売店は、地元商店街活性化のため地元商店街が担っており、チケットを購入する場所は限られています。支払時にチケットがない人の対応や現金決済をした場合のお金の管理など実際の支払における課題を踏まえて支払方法や支払の流れを再検討する必要があります。併せて、チケット価格についても再検討する必要があります。
- ・併せて、チケットをドライバーから直接購入出来るようにしてほしいという要望もあります。

町民への働きかけが必要

- ・平成28年度では24,277人がデマンドタクシーを使用していますが、収支率では31.4%と補助金に大きく依存しています。町内全域をカバーする交通モードとしてより町民に利用してもらえ取組が必要で

利用者の日常生活に配慮した運行方法が必要

- ・利用者の多くが高齢者なので、若い世代に対するデマンド交通の周知の検討も必要です。併せて、高齢者の集まりへの貸切サービスや季節のイベントに合わせたデマンド交通のサービス提供など、今の利用者と新規利用者の両側面から利用促進策を検討する必要があります。

3) 車両・走行環境に関する問題点・改善要望

運行体制への対応が必要

- ・デマンドタクシーを運行しているタクシー会社は町内に1社のため課題や要望を運行に反映させやすいメリットがありますが、一方で運行体制を維持するための人手や車両などを一手に負担するデメリットもあります。ドライバーは60歳以上と高齢による体力面の不安や、募集しても応募が少ない採用状況、冬期の利用者増からも年間を通した車両台数やスタッフ稼働時間など含めた運行体制を再検討する必要があります。

4) 町民の要望

町外ニーズへの対応が必要

- ・利用者からの要望として高いのは、町外へのニーズです。会津若松市や会津坂下町への通院や買い物品の購入のため、町外へ移動が日常化しています。町外ニーズに対応した場合、車両や人員不足に陥り町内のデマンド交通に大幅な制限がかかる事が予想されます。また、路線バスや鉄道など他の交通モードとの役割分担も課題です。いずれにしても、町外ニーズへの検討が必要です。

新庁舎移転に伴う路線の対応が必要

- ・新庁舎完成に伴い、各地域で対応していた行政サービスが新庁舎に移管される事になります。その事は利用者の動きにも影響が出ます。そうした予測も踏まえて、現状の運行ルートや運行方法を再検討する必要があります。

まちなかエリアの見直しが必要

- ・利用者アンケートからは乗継なしの要望が出ています。また、乗り継ぐことでエリア区分が機能しますが、運行時間の遅れにも影響を及ぼしています。また、高田地域のみまちなかエリアを設定し、乗り継ぎ拠点に人が集中しないように対応しています。今後は、乗り継ぎ拠点にいるオペレーターの負担や運行時間の側面からも乗継なしのまちなかエリアを再検討する必要があります。

土日運行への対応が必要

- ・利用者から、土日運行へのニーズが上がっています。これを受け、2016(平成27)年及び2017(平成28)年10月に計4回の土曜日運行を行いました。(1回目利用者:39人、2回目利用者:23人)いずれも試験運行ですが、平日の利用者と比べ2~4割程度の利用にとどまっています。今後は、利用者のニーズと運営側の体制の両面で検討する必要があります。

2 - 5 町民アンケート調査

(1) 実施概要

1) 調査の目的

- ・町民の移動実態の把握、現行公共交通に対する町民の意向や見直しの検討などを把握するためアンケート調査を実施する。

2) 調査対象

- ・町内在住の15歳以上の町民1,500人
各地域500人ずつ、年齢構成、性別に偏りがないように構成比に応じて按分し、住民基本台帳より無作為抽出する。

3) 調査実施期間

- ・平成30年1月29日(月)～2月16日(金)

4) 調査方法

- ・郵送配布、郵送回収
世帯主宛てではなく、個人宛に発送する。世帯に最大1通までとする。

5) 配布物

- ・依頼文 調査票の表紙で兼ねる。
- ・調査票(A4、モノクロ、7頁)
- ・返信用封筒(長3) 返信先は町とする。

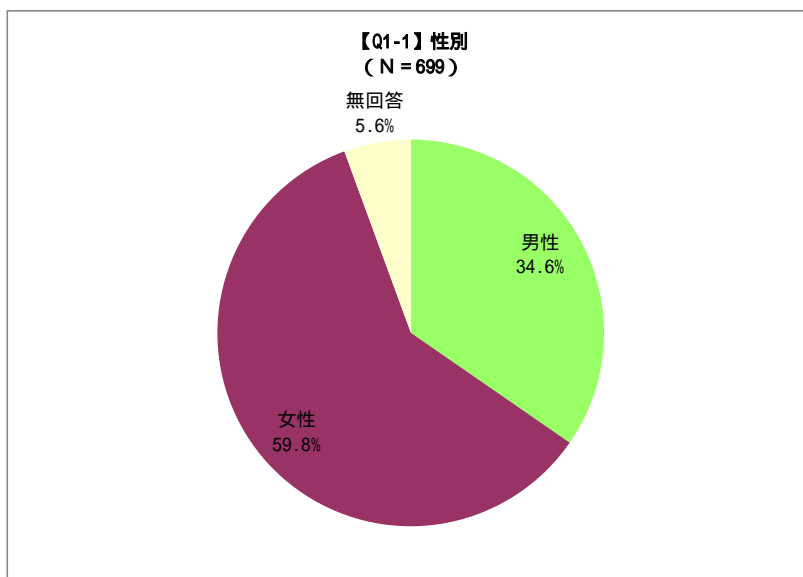
(2) 調査結果

1) 問1. あなたご自身についてお聞かせください

①性別

全体

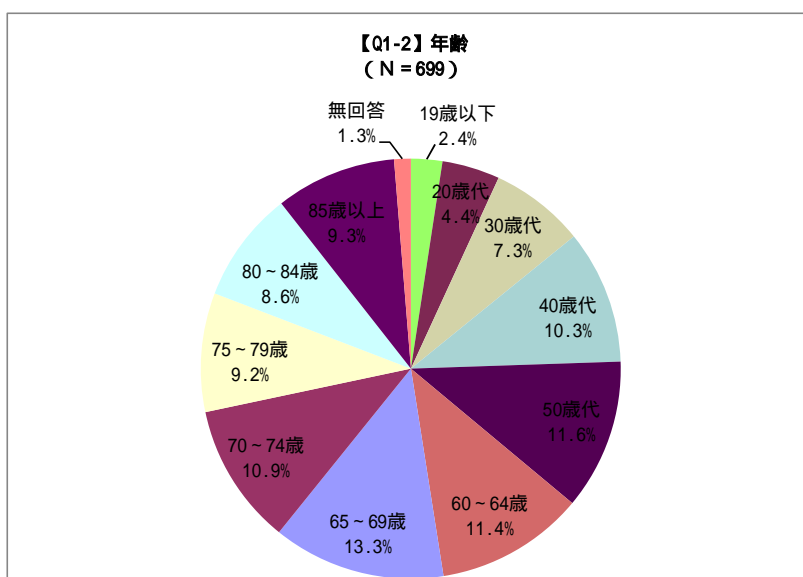
- ・回答者の「性別」は、「女性」が最も高く 59.8%、次いで「男性」34.6%となっている。



②年齢

全体

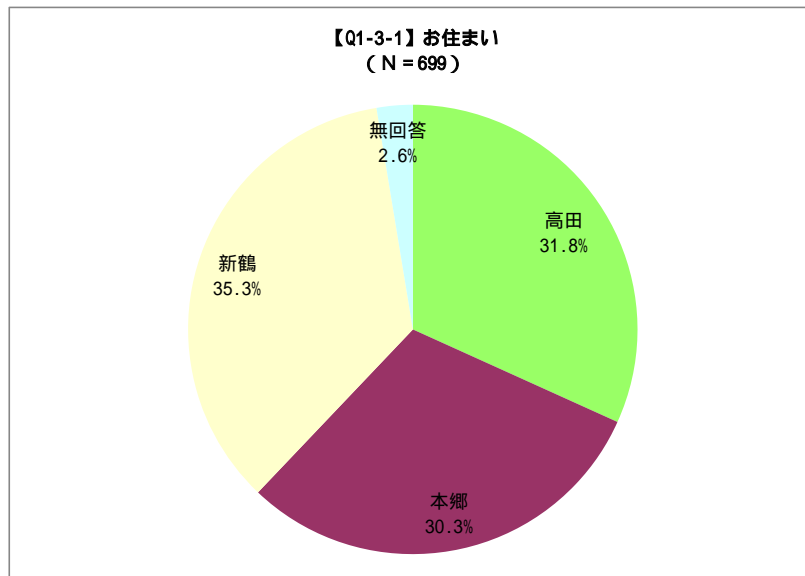
- ・回答者の「年齢」は、「65～69歳」が最も高く 13.3%、次いで「50歳代」11.6%「60～64歳」11.4%と続いている。



🏠お住まい

全体

- ・回答者の「お住まい」は、「新鶴」が最も高く 35.3%、次いで「高田」31.8%「本郷」30.3%となっている。



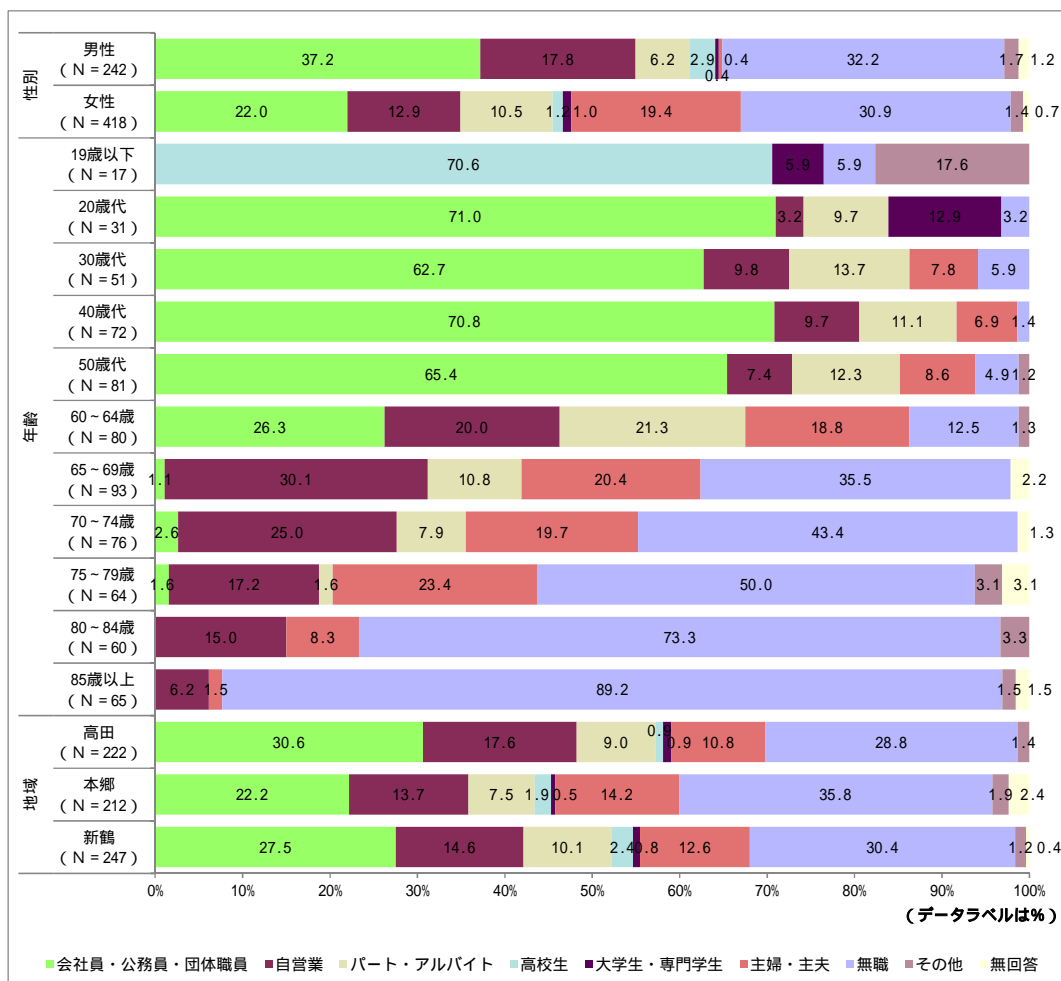
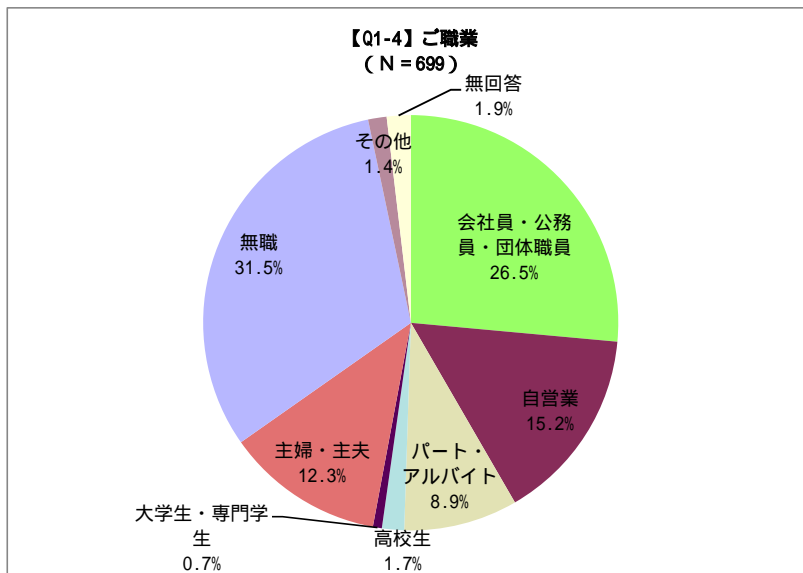
④ 職業

全体

- 回答者の「職業」は、「無職」が最も高く31.5%、次いで「会社員・公務員・団体職員」26.5%「自営業」15.2%と続いている。

年齢層別

- 20歳代～64歳で「会社員・公務員・団体職員」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。
- 65歳以上で「無職」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。
- 19歳以下で「高校生」の割合が70.0%を超えている。



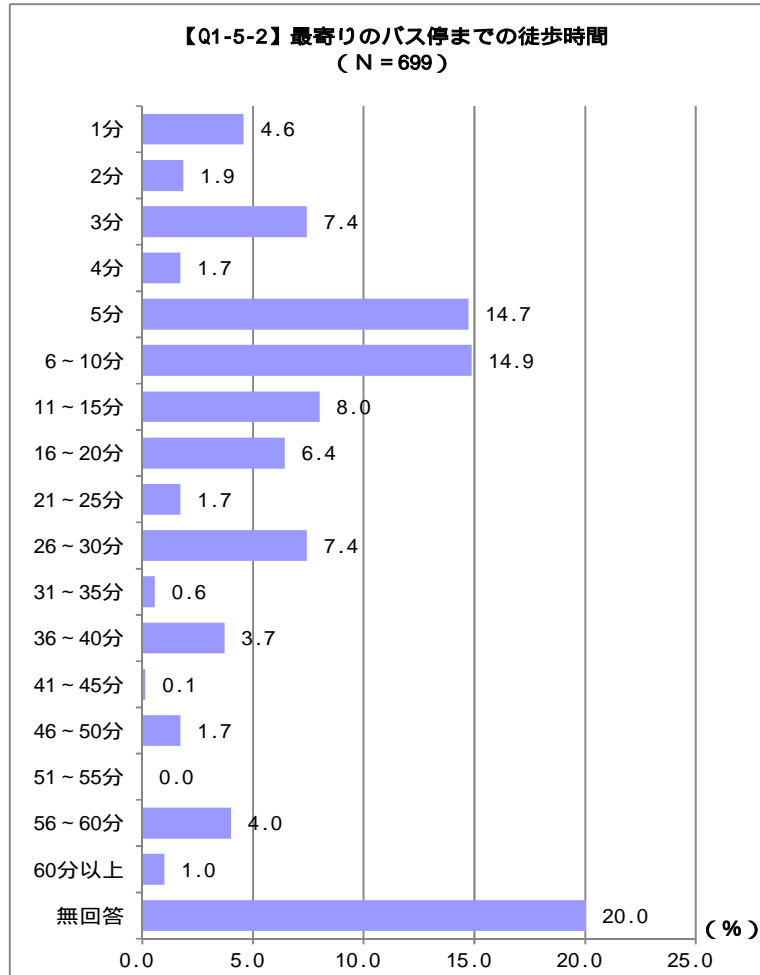
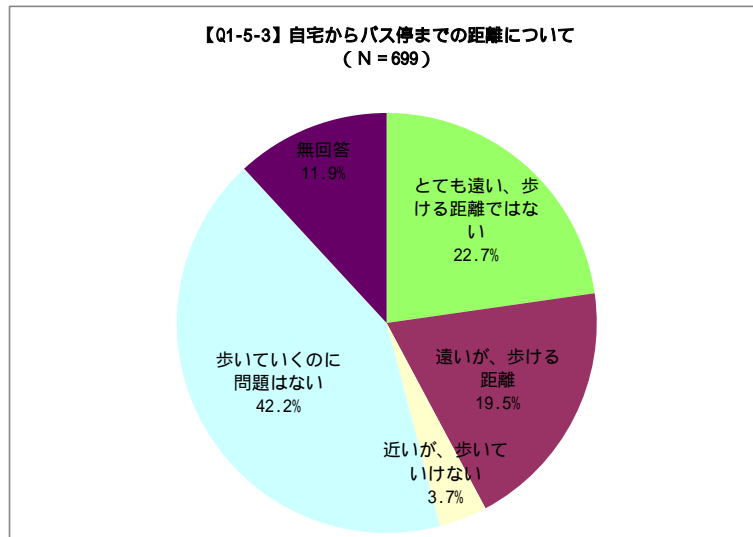
5 最寄りのバス停・自宅からバス停までの距離

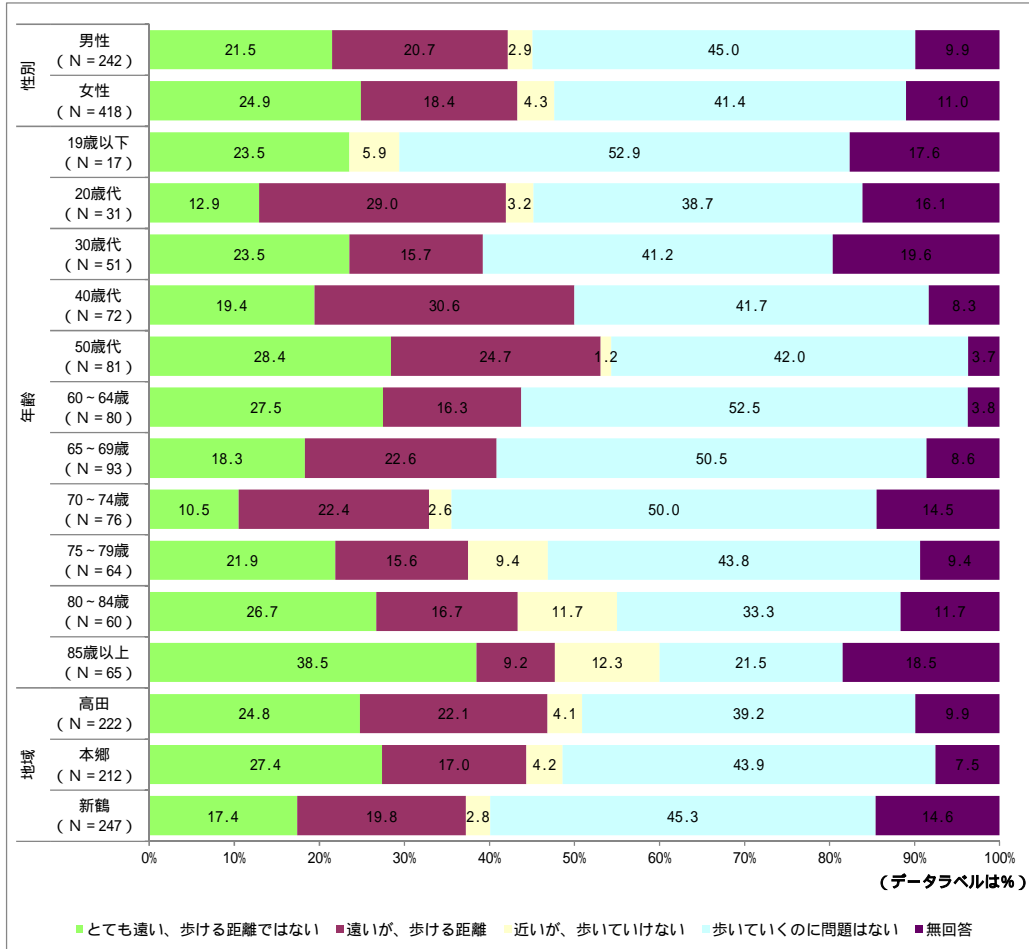
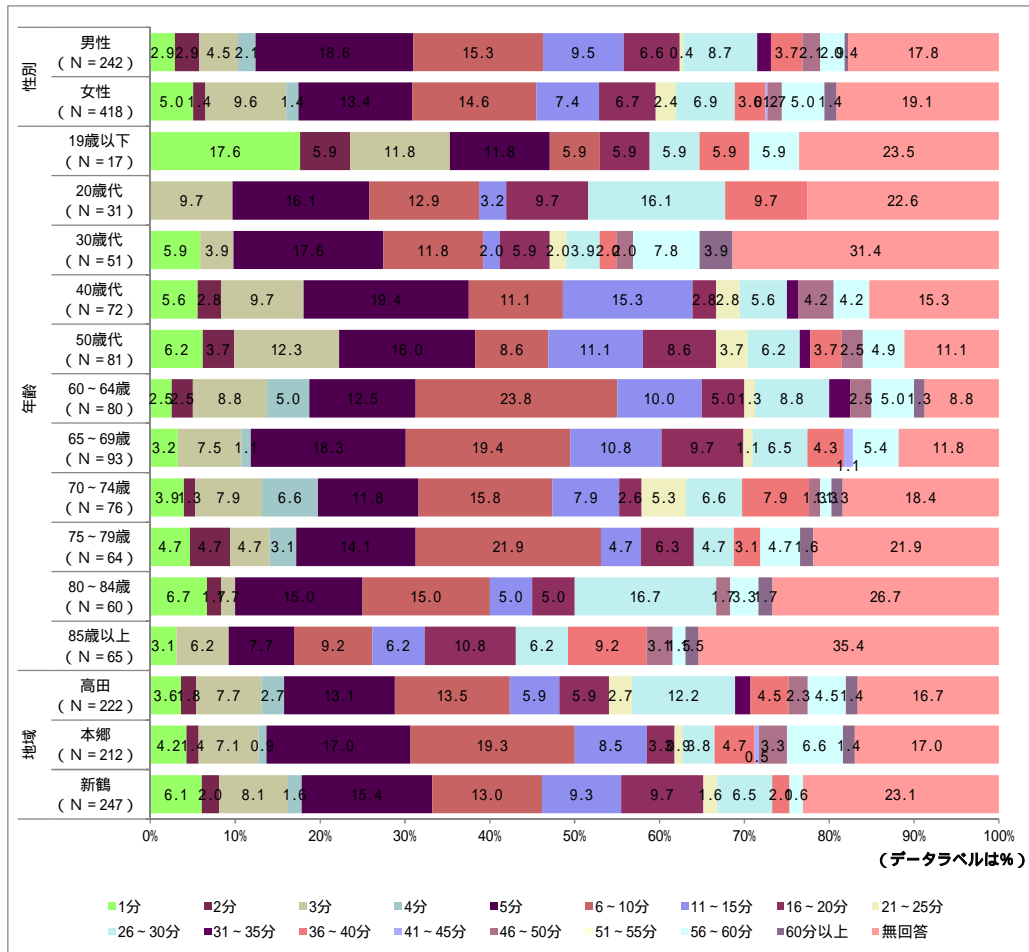
全体

- 回答者の「最寄りのバス停までの徒歩時間」は、「6～10分」が最も高く 14.9%、次いで「5分」14.7%「11～15分」8.0%と続いている。
- 「自宅から最寄りのバス停までの距離の感じ方」は、「歩いていくのに問題はない」が最も高く 42.2%、次いで「とても遠い、歩ける距離ではない」22.7%「遠いが、歩ける距離」19.5%と続いている。

地域別

- 全ての地域で「5分」「6分～10分」が 10.0%を超えている。
- 全ての地域で「歩いていくのに問題はない」が 30.0%を超え、他の選択肢より高くなっている。





バス停までの移動手段

全体

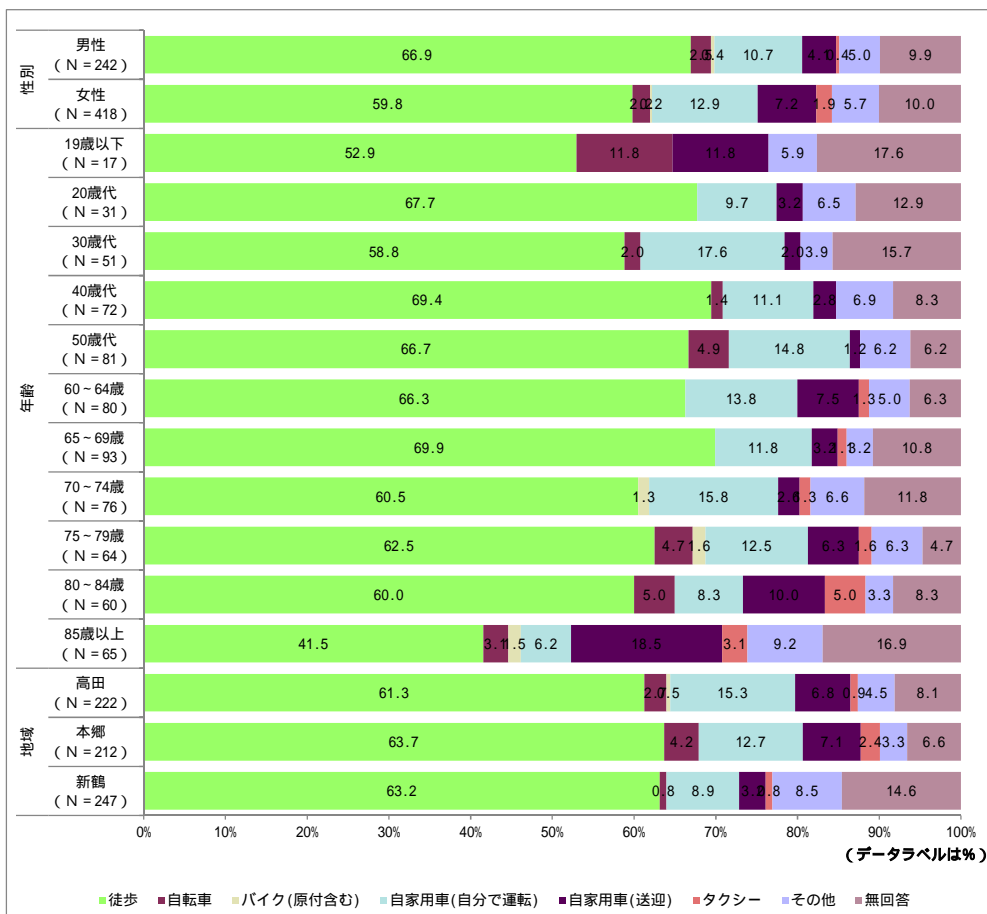
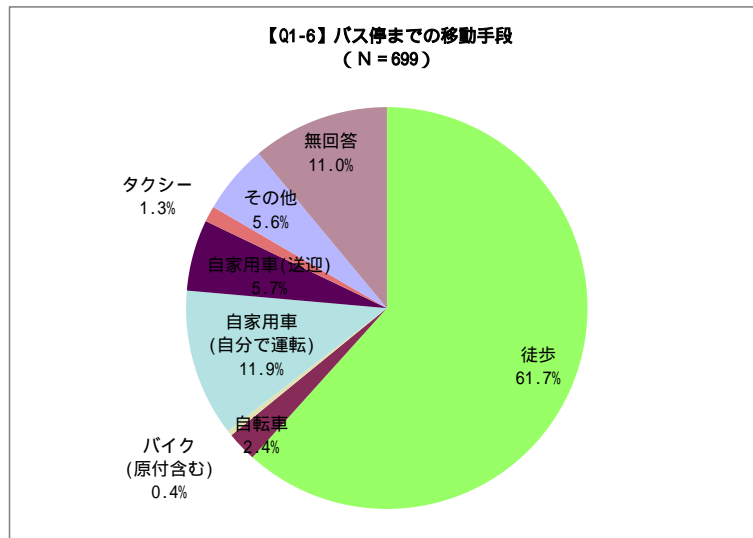
- 回答者の「バス停までの移動手段」は、「徒歩」が最も高く61.7%、次いで「自家用車(自分で運転)」11.9%「自家用車(送迎)」5.7%と続いている。

年齢層別

- 85歳以上を除く全ての年齢で「徒歩」が50.0%を超えている。
- 19歳以下及び85歳以上の「自家用車(送迎)」の割合は、他の年代に比べて高くなっている。

地域別

- 全ての地域で「徒歩」が60.0%を超えている。



⑦免許の保有状況

全体

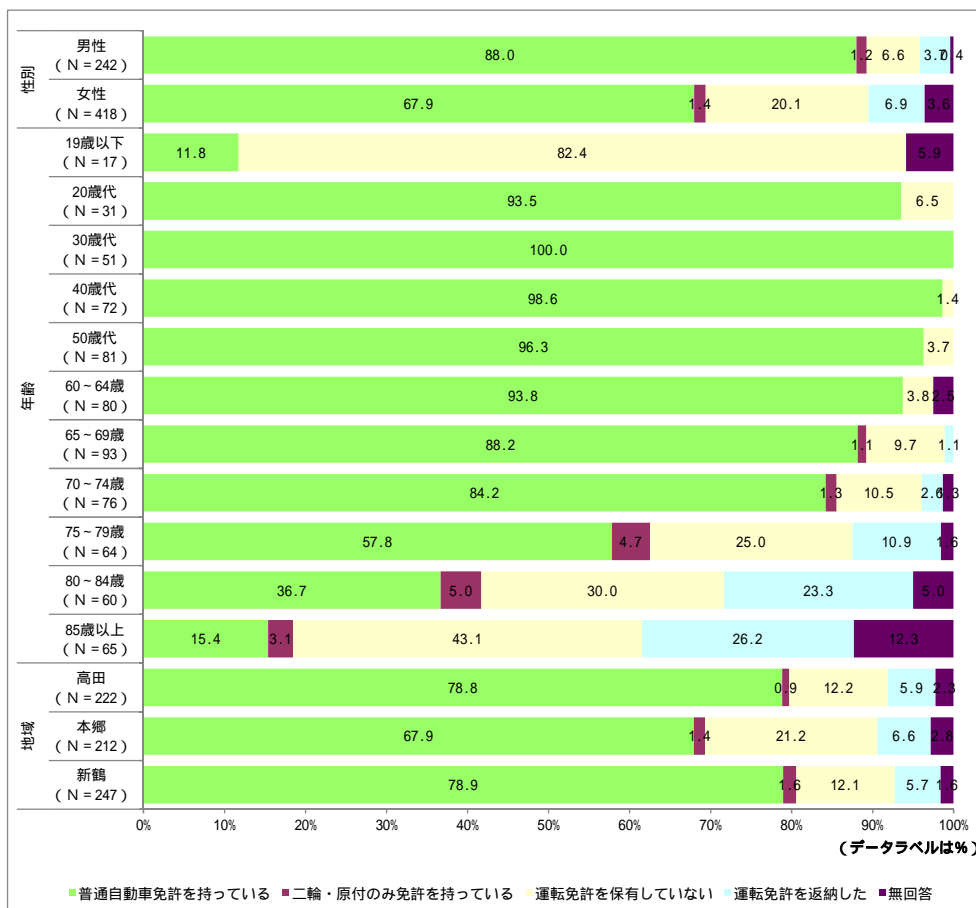
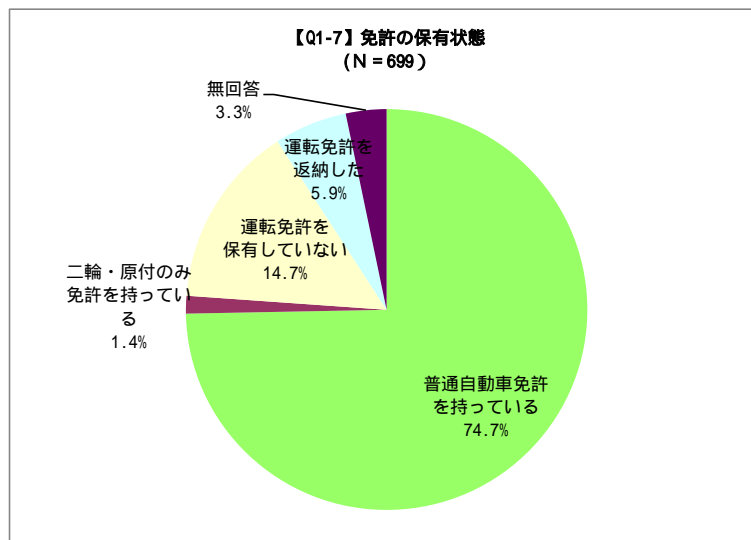
- 回答者の「免許の保有状況」は、「普通自動車免許を持っている」が最も高く74.7%、次いで「運転免許を保有していない」14.7%「運転免許を返納した」5.9%と続いている。

年齢層別

- 20歳代～70歳代で「普通自動車免許を持っている」の割合が高くなっている。特に30歳代は100.0%となっている。
- 70歳代以上で「運転免許を保有していない」の割合が徐々に高くなっている。

地域別

- 全ての地域で「普通自動車免許を持っている」が60.0%を超えている。



② 自家用車の保有状況

全体

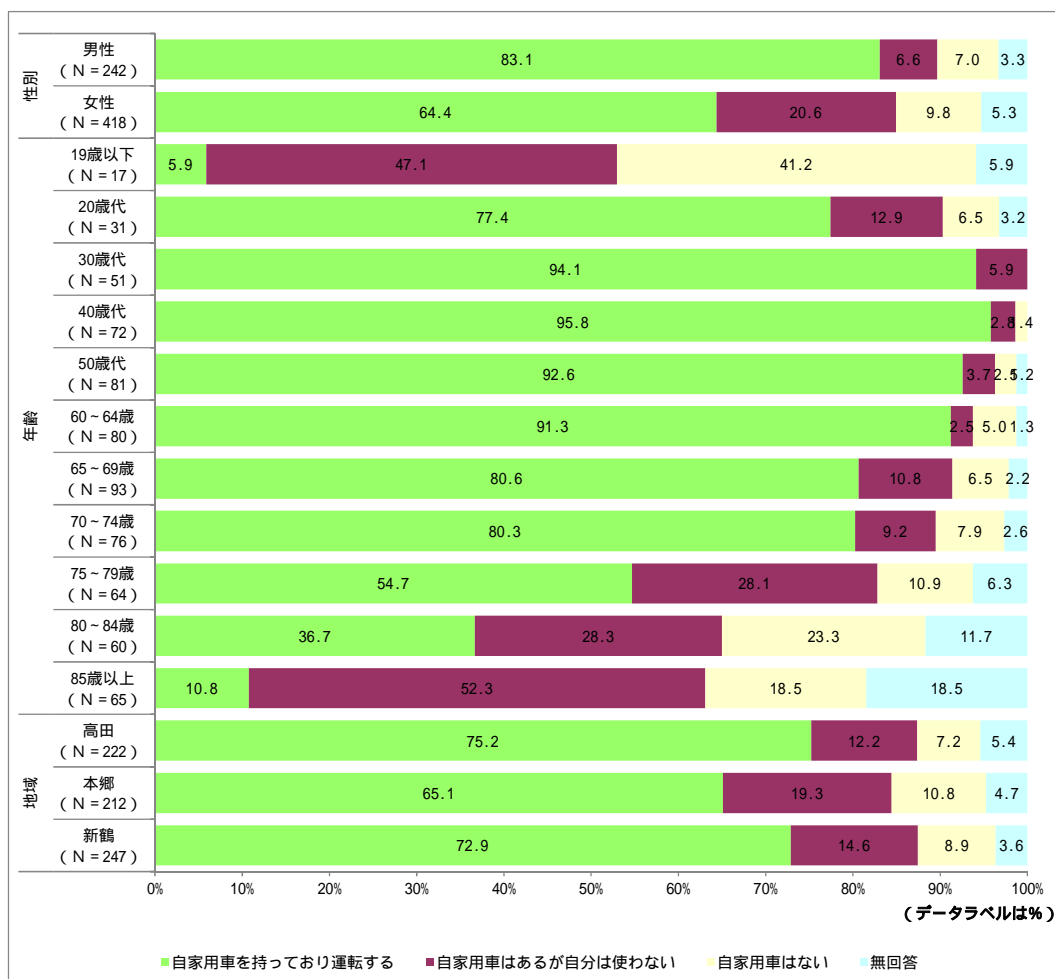
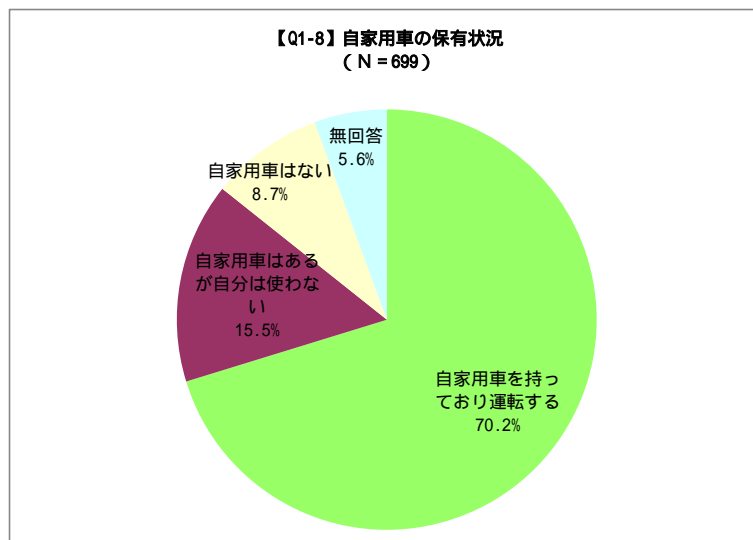
- 回答者の「自家用車の保有状況」は、「自家用車を持っており運転する」が最も高く70.2%、次いで「自家用車はあるが自分は使わない」15.5%「自家用車はない」8.7%と続いている。

年齢層別

- 30歳代～64歳で「自家用車を持っており運転する」が90.0%を超えている。

地域別

- 全ての地域で「自家用車を持っており運転する」が60.0%を超えている。



送迎環境の有無

(1) 誰かに送迎してもらうことがありますか？

全体

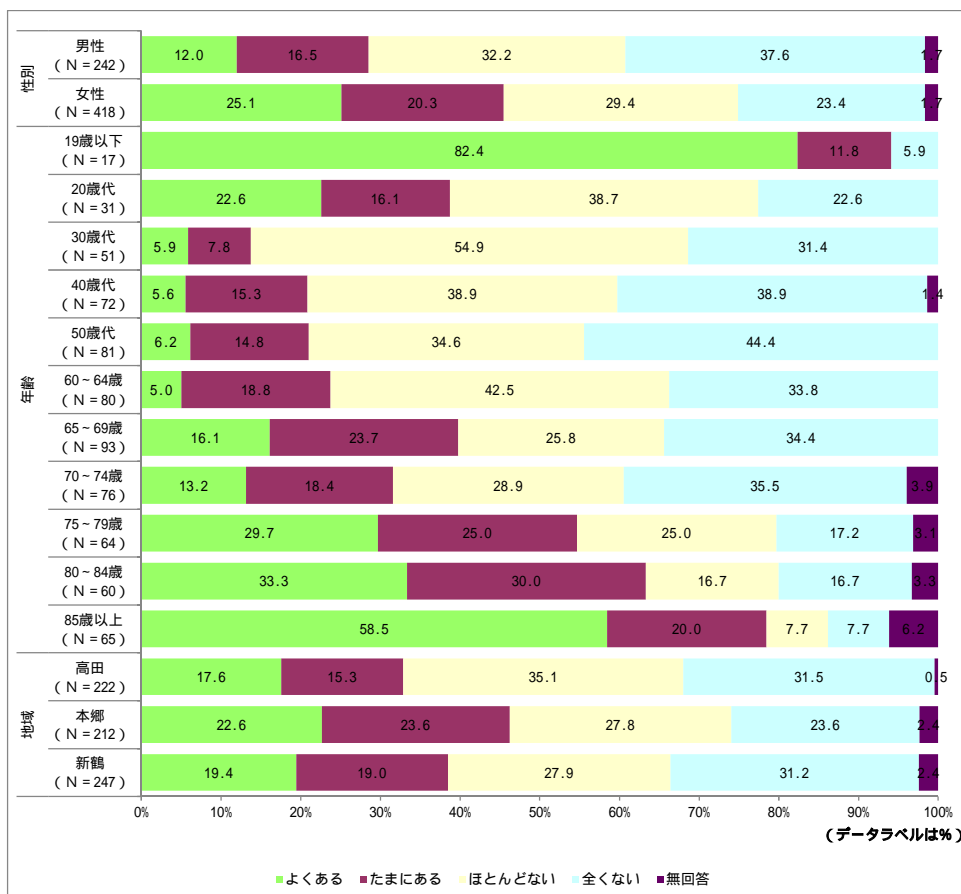
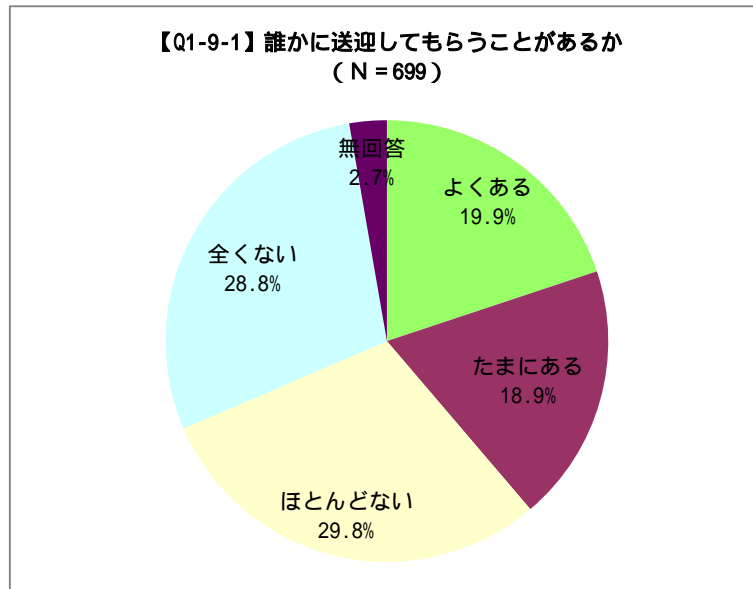
- 回答者の「送迎環境の有無」は、「ほとんどない」が最も高く 29.8%、次いで「全くない」28.8%、「よくある」19.9%、「たまにある」18.9%となっている。

年齢層別

- 19歳以下で「よくある」が80.0%を超えており、他の年代に比べて高くなっている。

地域別

- 高田地域で「ほとんどない」「まったくない」が30.0%を超えている。



(2) 送迎してもらおう場合、誰にお願いする事が多いですか？当てはまるものすべてに をつけてください。

全体

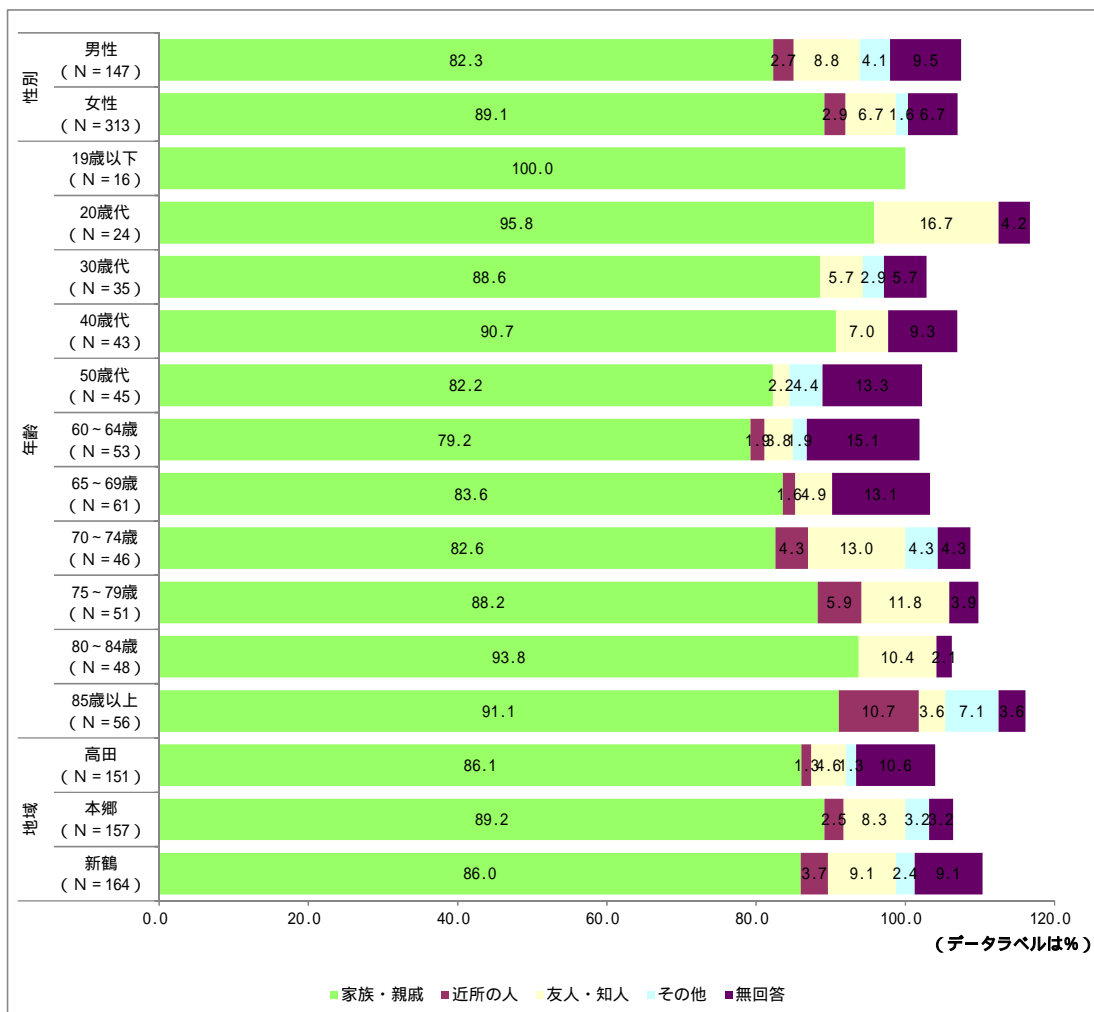
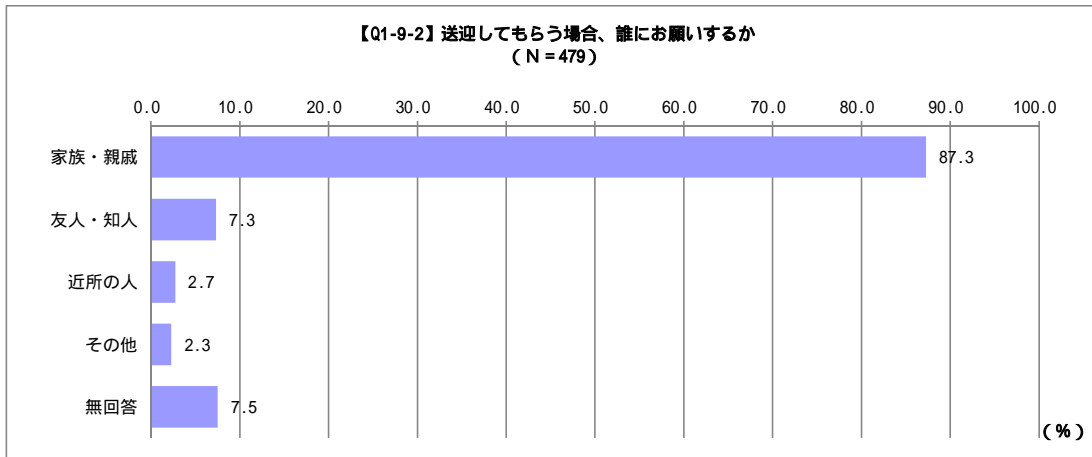
- 回答者の「送迎をお願いする人」は、「家族・親戚」が最も高く 87.3%、次いで「友人・知人」7.3% 「近所の人」2.7%となっている。

年齢層別

- 60～64歳を除く、全ての年齢層で「家族・親戚」が80.0%を超えている。

地域別

- 全ての地域で「家族・親戚」が85.0%を超えている。



2) 問2 . 日常の移動手段について

①【2-1】買い物に出かける回数について、1つお選びください。

全体

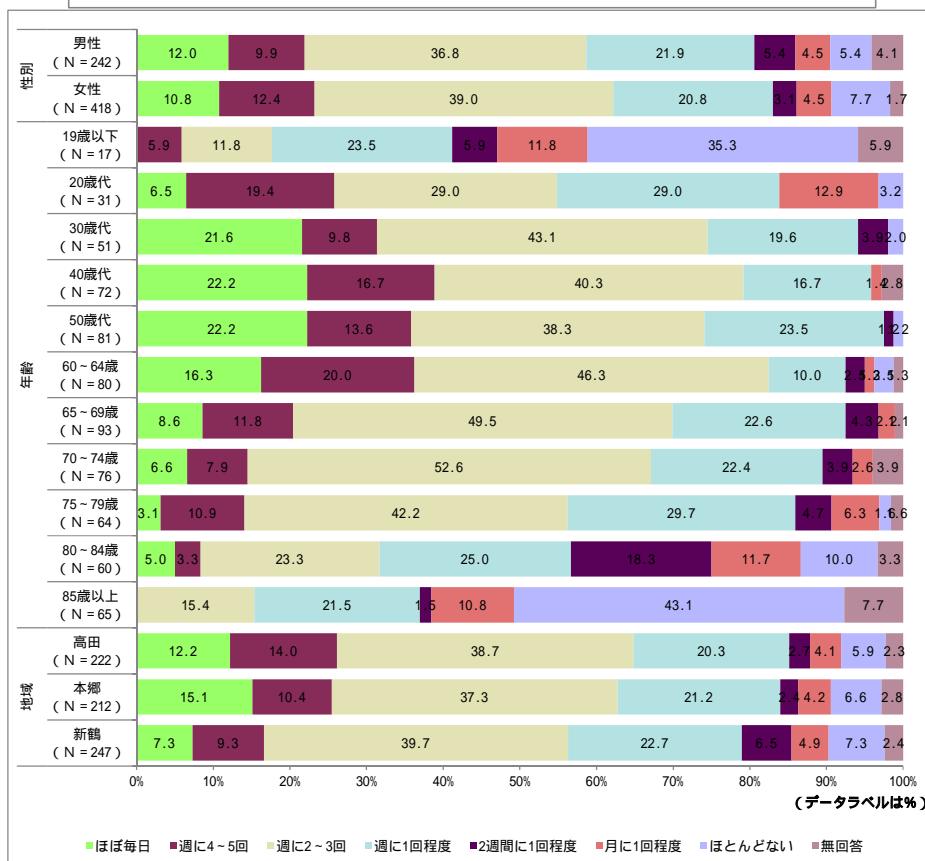
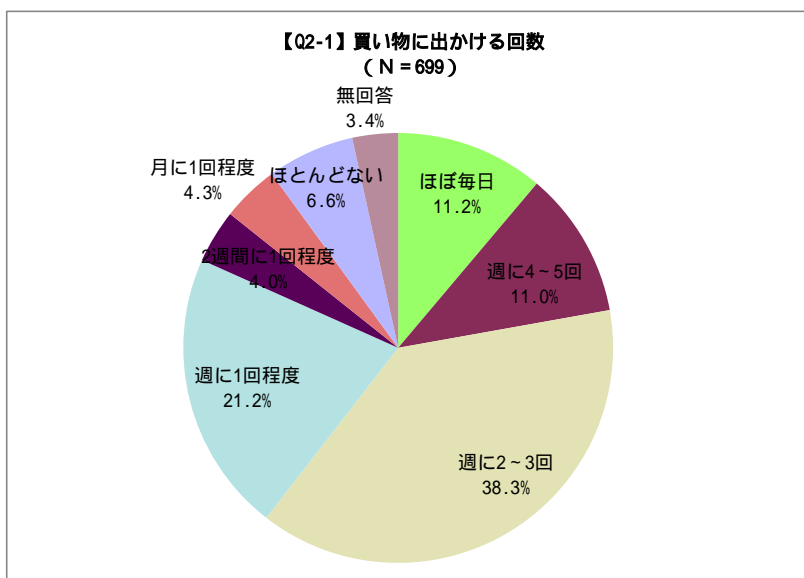
- 回答者の「買い物に出かける回数」は、「週に2~3回」が最も高く38.3%、次いで「週に1回程度」21.2%と続いている。

年齢層別

- 30歳代~70歳代で「週に2~3回」が35.0%を超えている。
- 30歳代~50歳代で「ほぼ毎日」が20.0%を超えており、他の年代に比べ高くなっている。

地域別

- 全ての地域で「週に2~3回」が35.0%を超えている。



②【2-2】よく行く買い物場所を、当てはまるものすべてに をつけてください。(複数回答)

全体

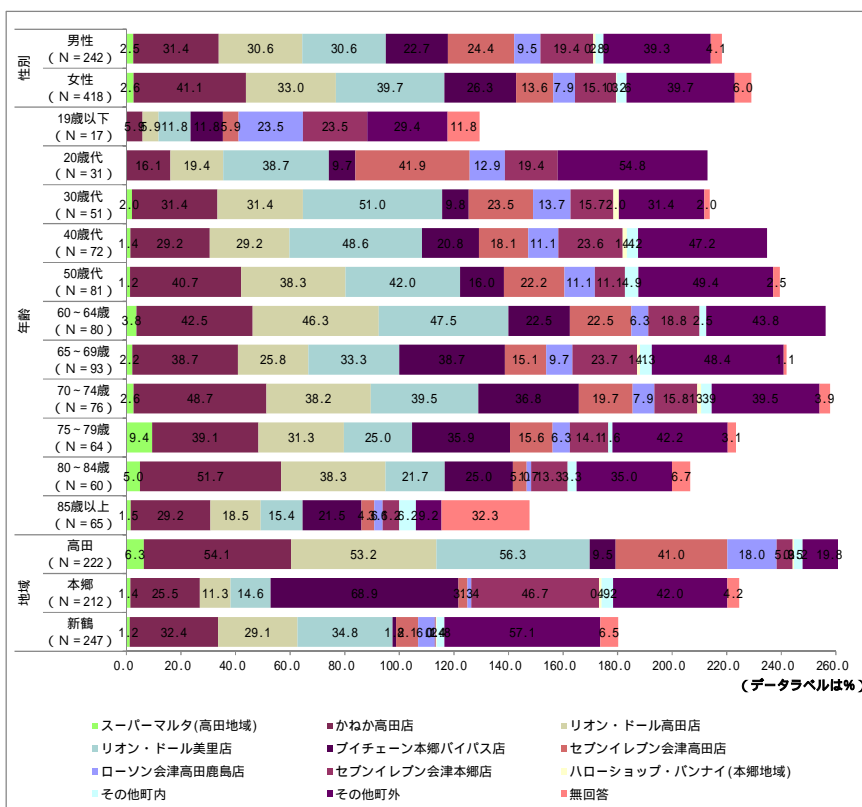
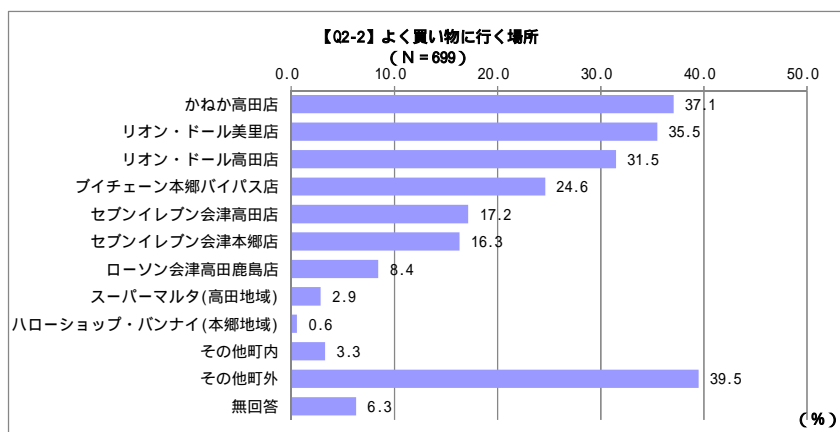
- ・回答者の「よく行く買い物場所」は、「その他町外」が最も高く 39.5%、次いで「かねか高田店」37.1%と続いている。
- ・「その他町内」の内訳は、「コメリ」が最も多く 17.4%、次いで「ツルハドラッグ」13.0%と続いている。
- ・「その他町外」の内訳は、「ヨークベニマル」が最も多く 23.9%、次いで「会津坂下町内」13.7%「会津若松市内」11.5%と続いている。

年齢層別

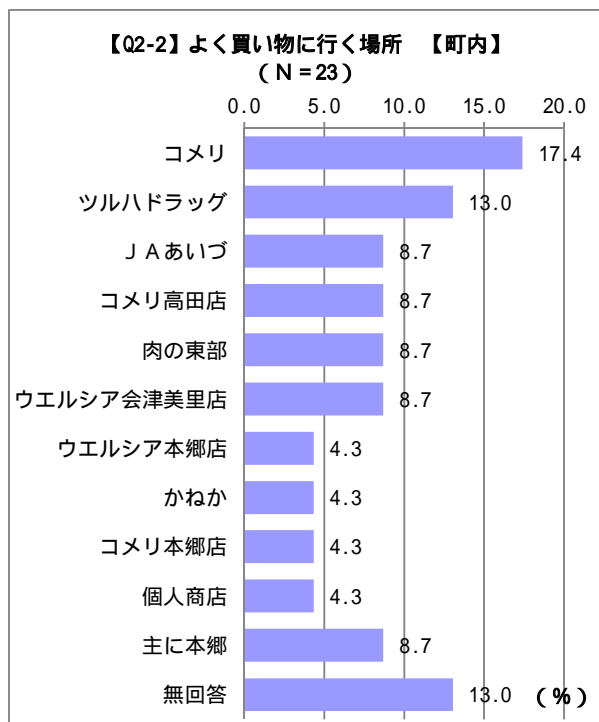
- ・20歳代で「その他町外」が50.0%を超えており、他の年代に比べて高くなっている。
- ・60～64歳で「リオン・ドール美里店」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。
- ・80～84歳で「かねか高田店」が50.0%を超えており、他の年代に比べて高くなっている。

地域別

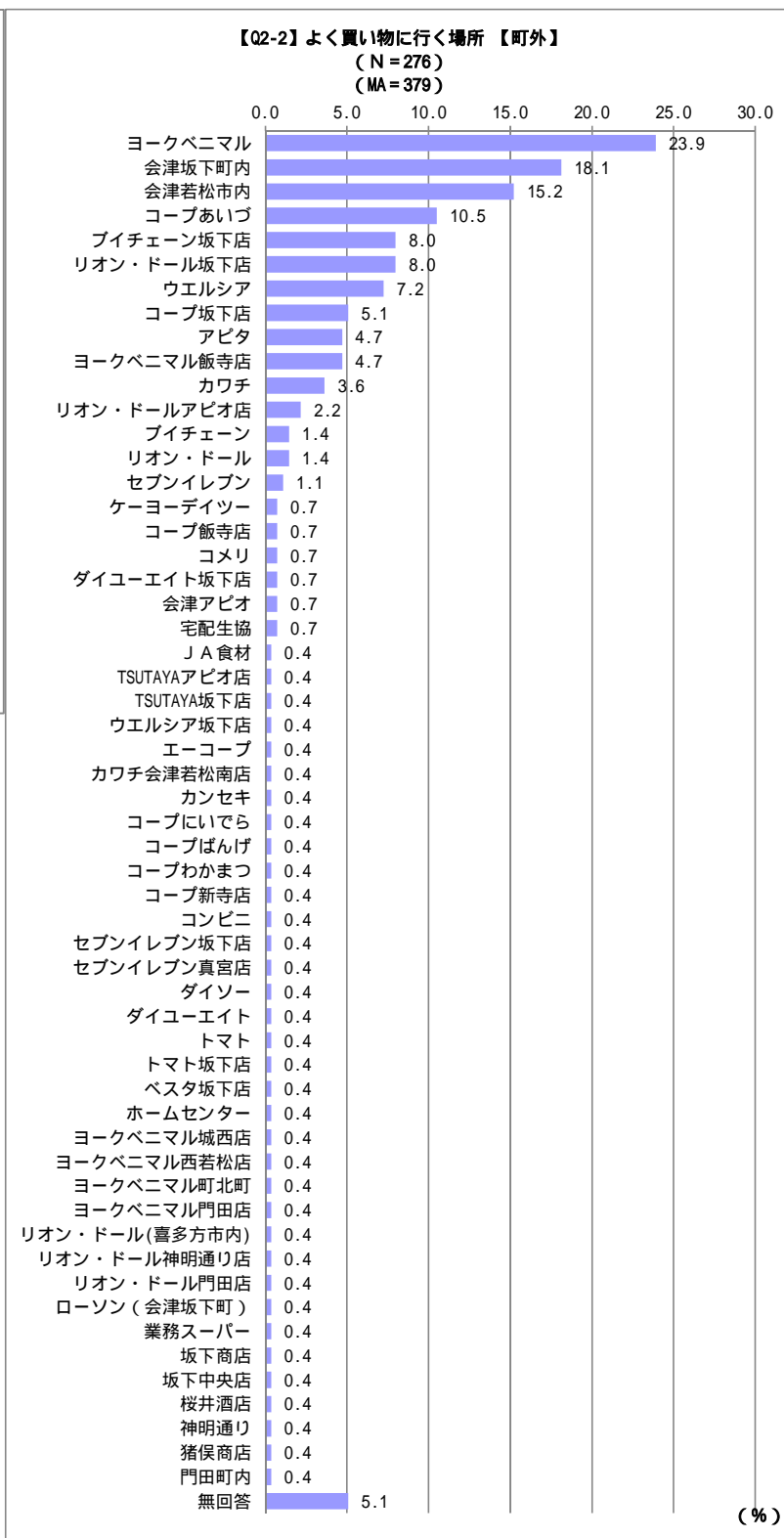
- ・高田地域で「リオン・ドール美里店」の割合が、他の地域に比べて高くなっている。
- ・本郷地域及び新鶴地域で「その他町外」の割合が高くなっている。



< 図表 よく買い物に行く場所（町内） >



< 図表 よく買い物に行く場所（町外） >



自由意見は、調査票に記入された内容をほぼ原文どおりに記載しています。

②【2-3】買い物の主な交通手段を、1つお選びください。

全体

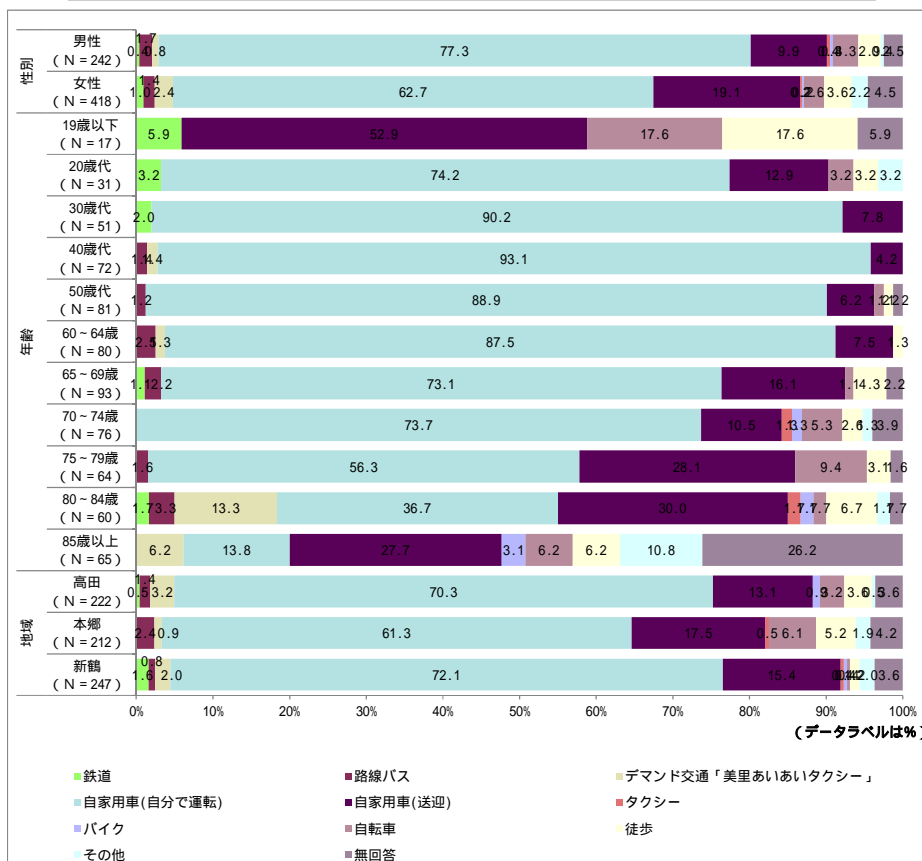
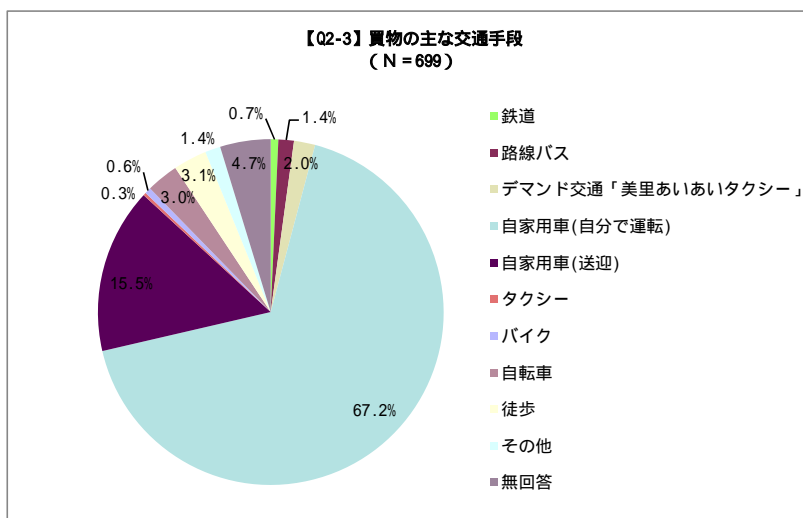
- 回答者の「買い物の主な交通手段」は、「自家用車(自分で運転)」が最も高く67.2%、次いで「自家用車(送迎)」15.5%と続いている。

年齢層別

- 20歳代~79歳で「自家用車(自分で運転)」の割合が高くなっている。特に、30歳代~40歳代は90.0%を超えている。
- 19歳以下で「自家用車(送迎)」が50.0%を超えており、他の年代に比べて高くなっている。

地域別

- 全ての地域で「自家用車(自分で運転)」が60.0%を超えている。



④【2-4】通院の回数について、1つお選びください。

全体

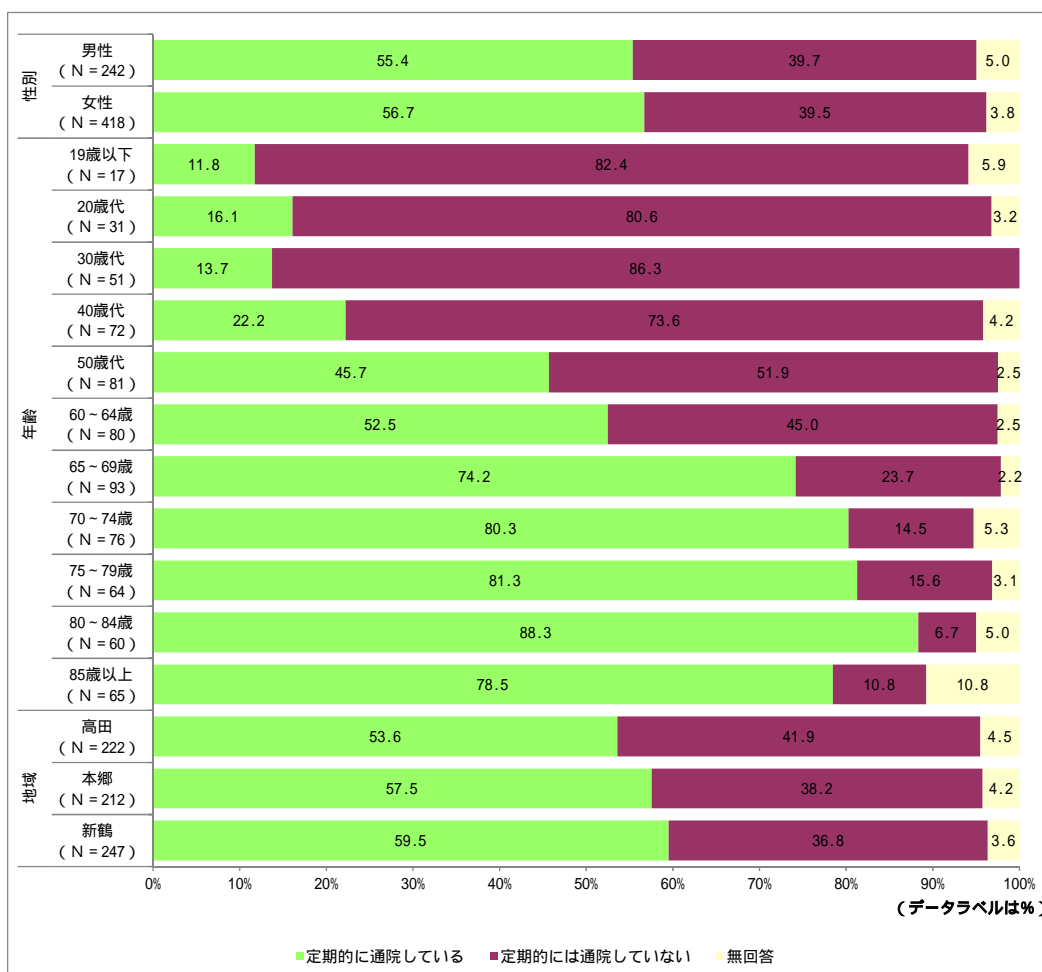
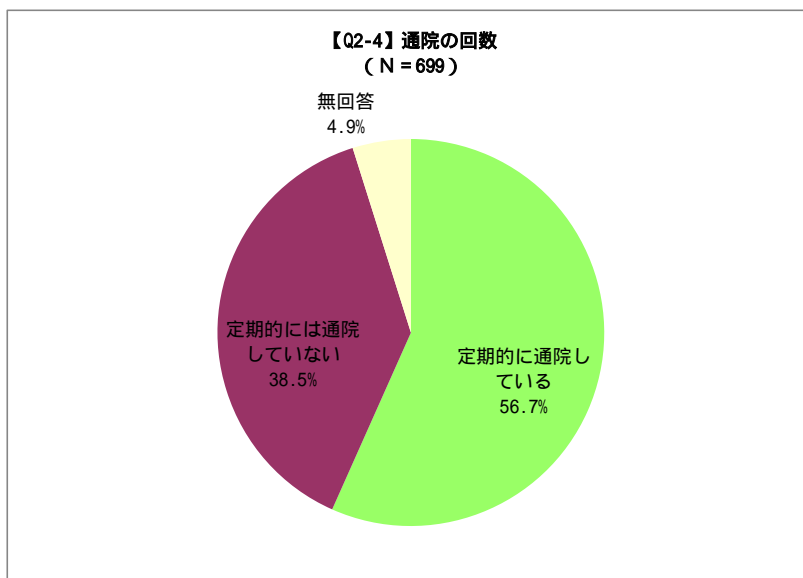
- 回答者の「通院の回数」は、「定期的に通院している」が最も高く 56.7%、次いで「定期的には通院していない」38.5%と続いている。

年齢層別

- 50歳以上で「定期的に通院している」の割合が高くなっている。

地域別

- 全ての地域で「定期的に通院している」が50.0%を超えている。



全体

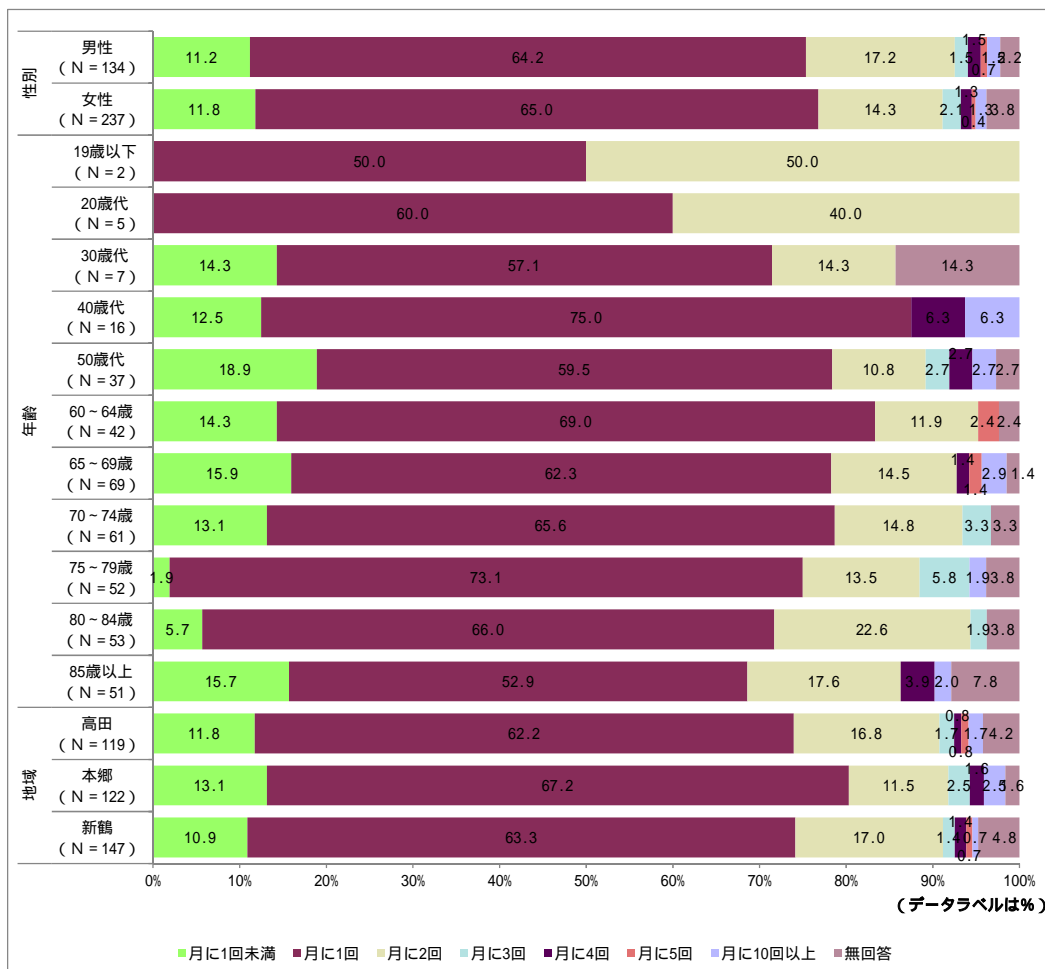
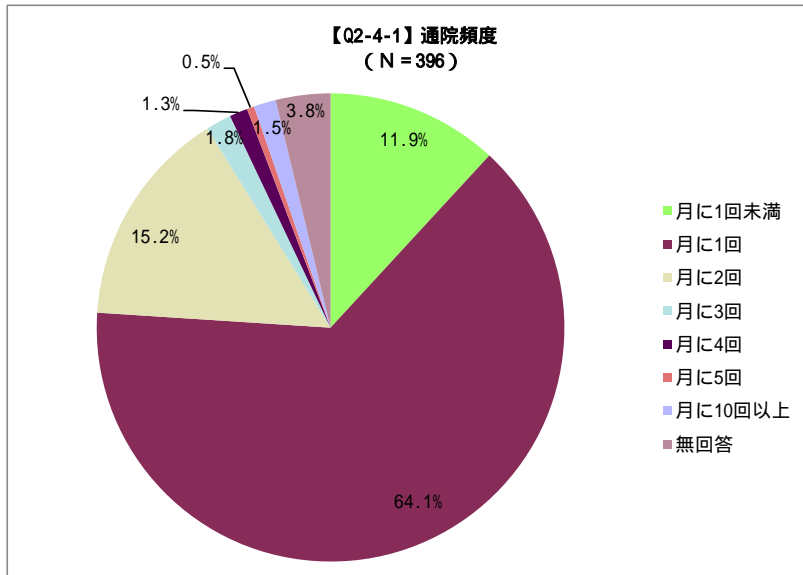
- 【2-4】で「定期的に通院している」を選択した回答者の内訳は、「月1回程度」が最も高く64.1%、次いで「月2回程度」15.2%と続いている。

年齢層別

- 全ての年齢層で「月1回程度」が半数を占めている。特に40歳代及び75～79歳は70.0%を超えている。

地域別

- 全ての地域で「月1回程度」が60.0%を超えている。



【2-5】最もよく行く通院先を、1つお選びください。

全体

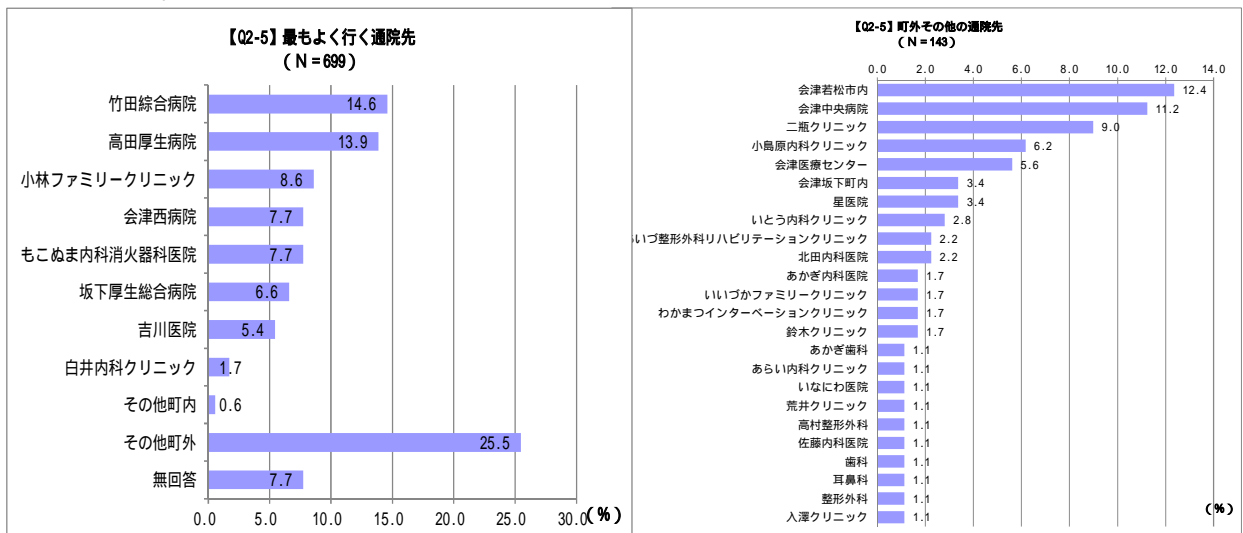
- ・回答者の「もっともよく行く通院先」は、「その他町外」が最も高く 25.5%、次いで「竹田総合病院」14.6%と続いている。
- ・「その他町外」の内訳は、「会津若松市内」が最も高く 12.4%、次いで「会津中央病院」11.2%「二瓶クリニック」9.0%と続いている。

年齢層別

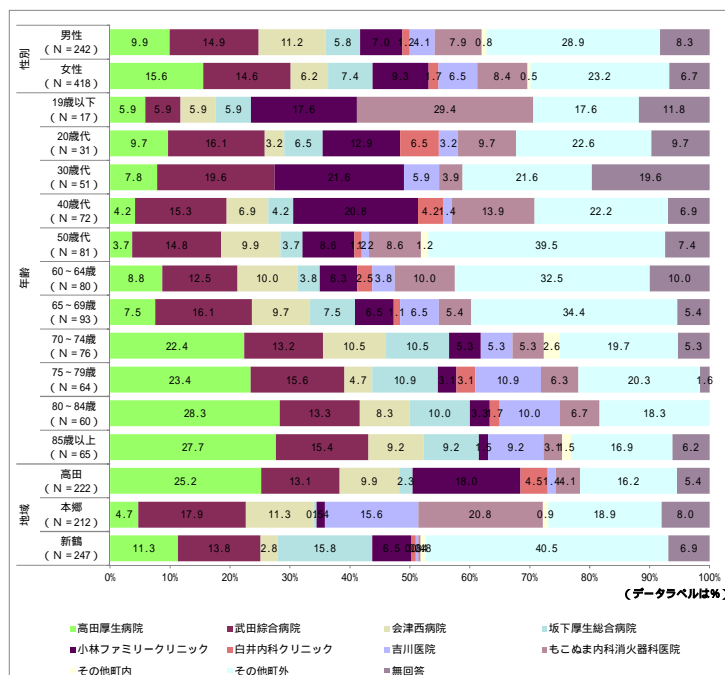
- ・19歳以下で「もこぬま内科消化器科医院」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。
- ・20歳代～60歳代で「その他町外」の割合が高くなっている。特に、50歳代～60歳代で30.0%を超えている。

地域別

- ・高田地域で「高田厚生病院」の割合が高くなっており、本郷地域及び新鶴地域に比べて10ポイント以上上回っている。
- ・新鶴地域で「その他町外」の割合が高くなっており、高田地域及び本郷地域に比べて20ポイント以上上回っている。



自由意見は、調査票に記入された内容をほぼ原文どおりに記載しています。



【2-6】通院時の主な交通手段を、1つお選びください。

全体

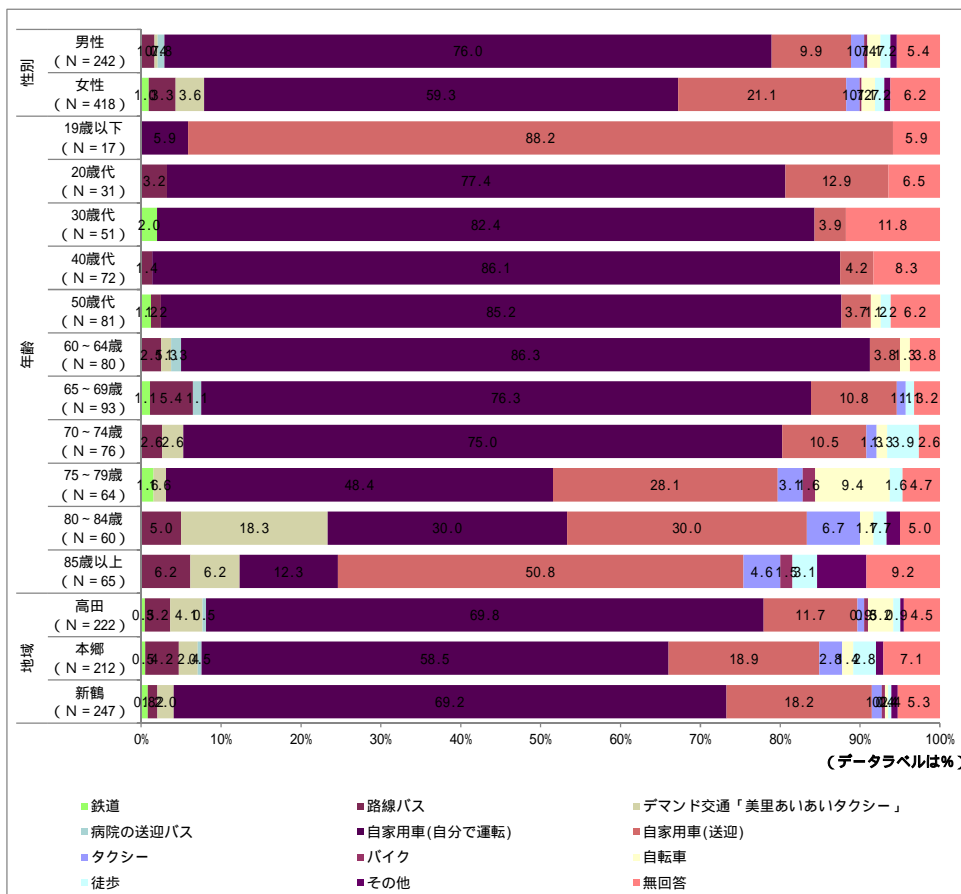
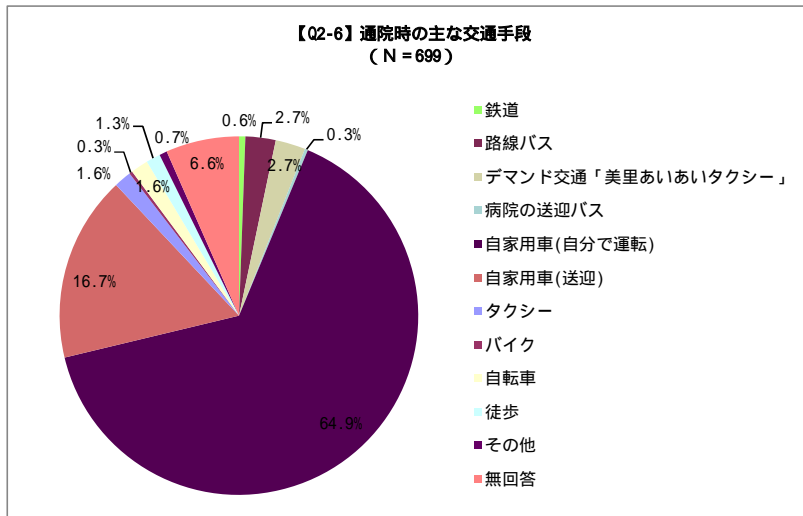
- 回答者の「通院時の主な交通手段」は、「自家用車(自分で運転)」が最も高く64.9%、次いで「自家用車(送迎)」16.7%と続いている。

年齢層別

- 20歳代~70歳代で「自家用車(自分で運転)」の割合が高くなっている。特に、30歳代~64歳は80.0%を超えている。
- 19歳以下で「自家用車(送迎)」が80.0%を超えており、他の年代に比べ高くなっている。

地域別

- 全ての地域で「自家用車(自分で運転)」の割合が高くなっている。特に、高田地域及び新鶴地域は60.0%を超えている。



⑦【2-7】通勤・通学の有無について、1つお選びください。

全体

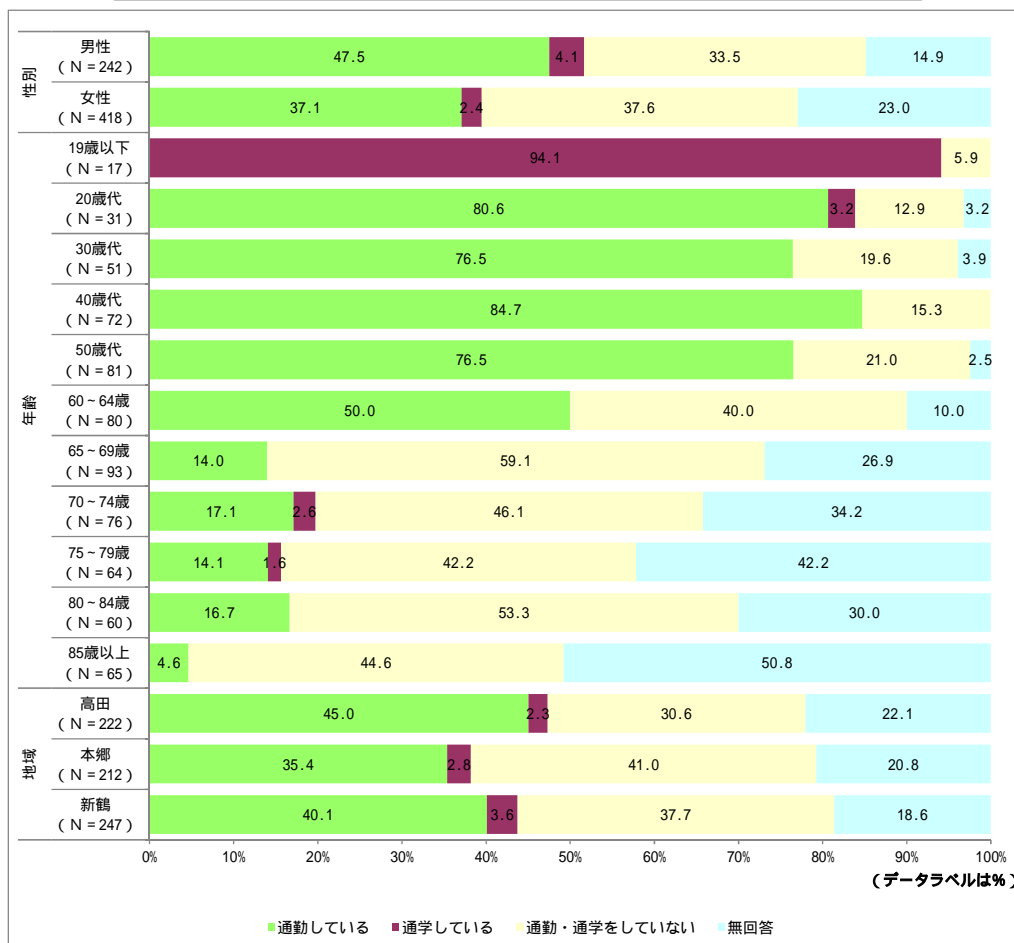
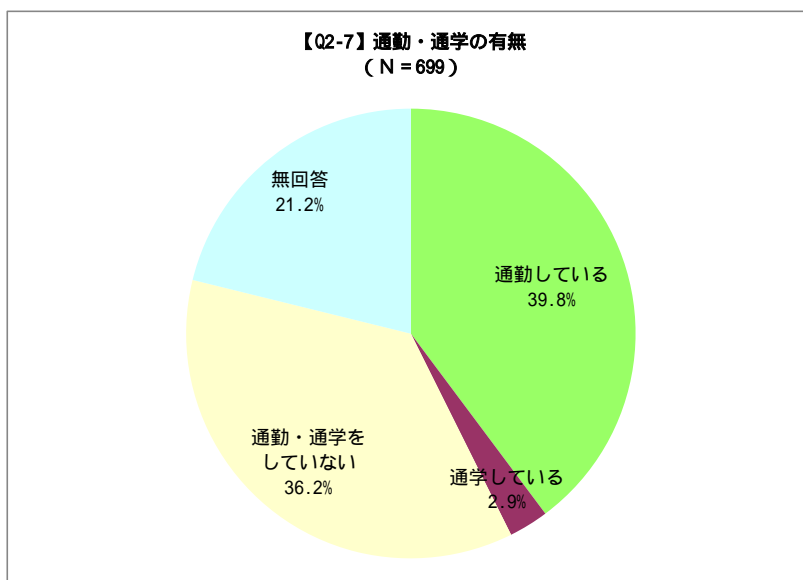
- 回答者の「通勤・通学の有無」は、「通勤している」が最も高く39.8%、次いで「通勤・通学をしていない」36.2%と続いている。

年齢層別

- 20歳代～50歳代で「通勤している」が70.0%を超えており、他の年代に比べ高くなっている。
- 19歳以下で「通学している」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。

地域別

- 高田地域及び新鶴地域で「通勤している」の割合が高くなっている。



②【2-8】通勤・通学先について、1つお選びください。または、カッコ内にご記入ください。

全体

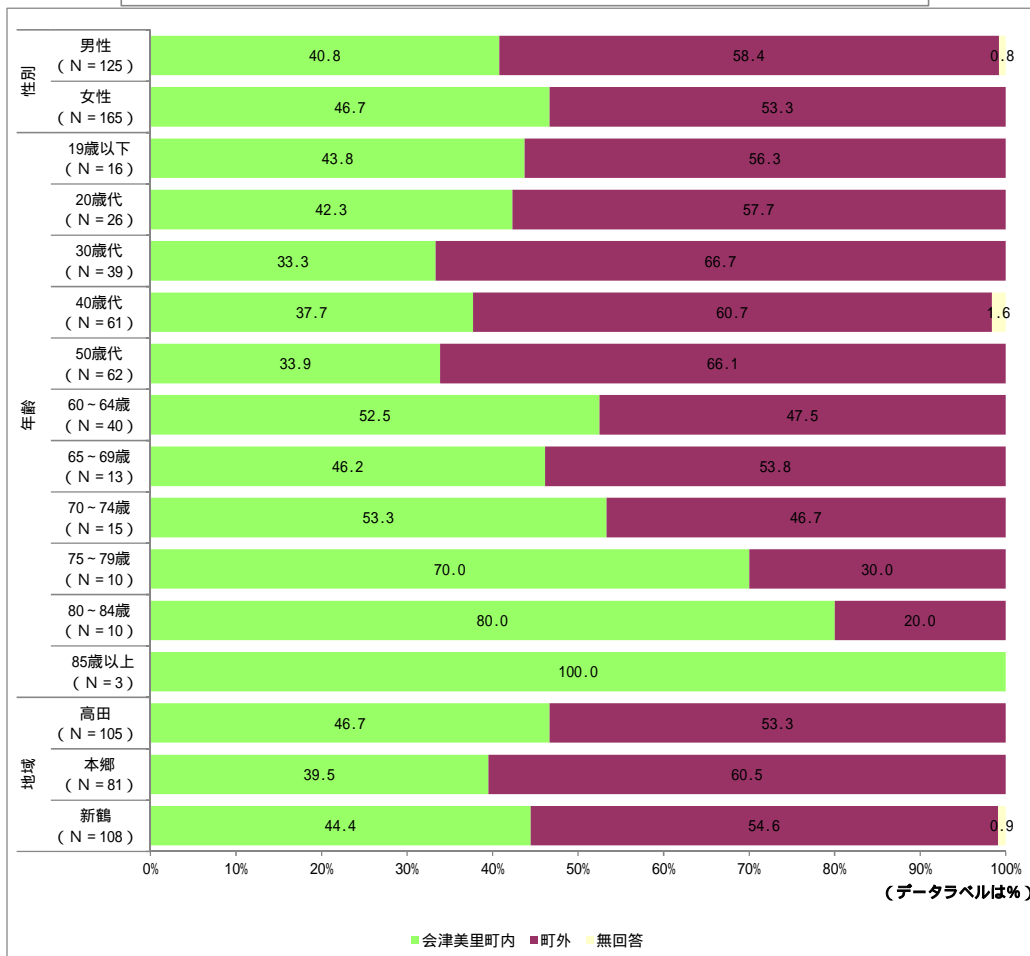
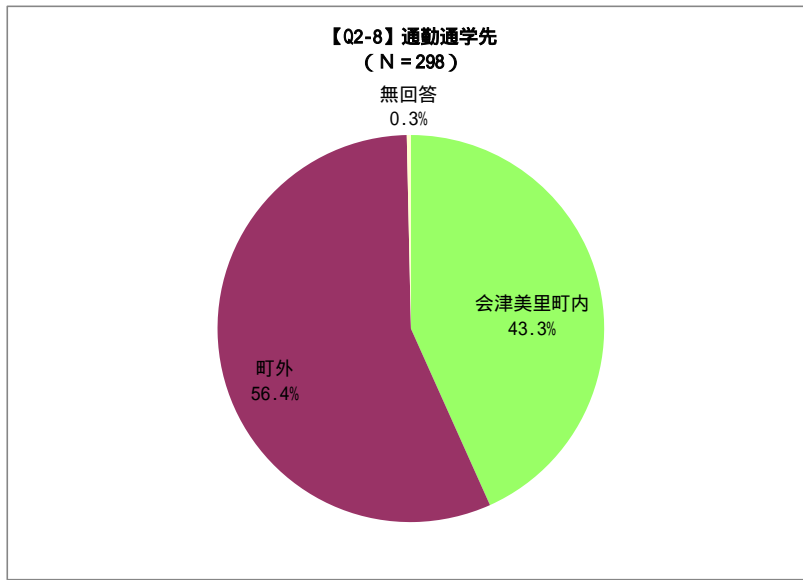
- ・回答者の「通勤・通学先」は、「町外」が最も高く 56.4%、次いで「会津美里町内」43.3%となっている。

年齢層別

- ・19歳以下～50歳代で「町外」の割合が高く、60歳代～85歳以上で「会津美里町内」の割合が高くなっている。

地域別

- ・全ての地域で「町外」が50.0%を超えている。

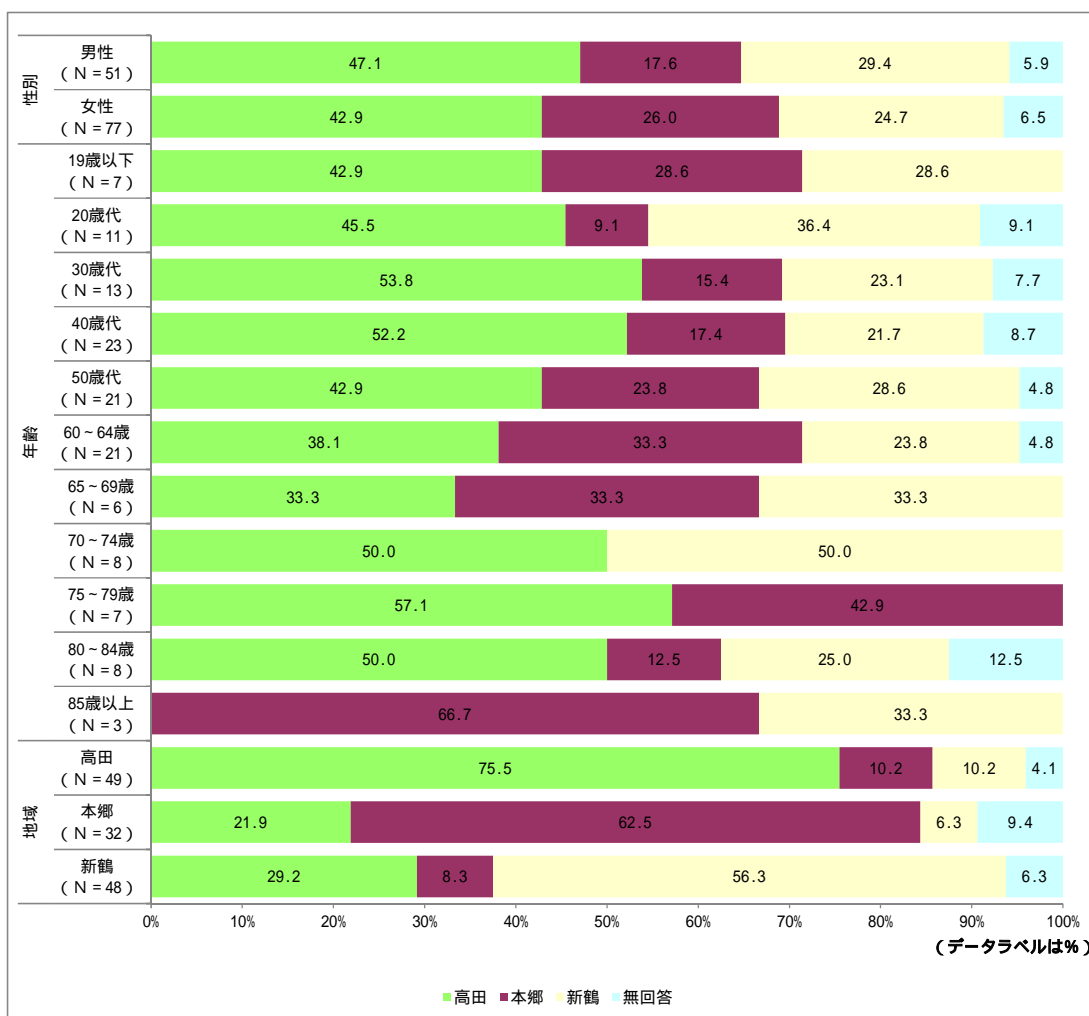
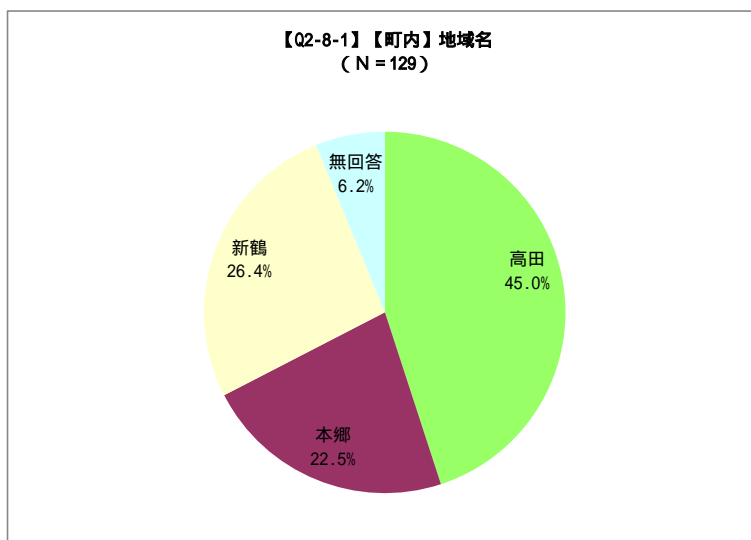


全体

- 回答者の「会津美里町内」の内訳は、「高田」が最も高く 45.0%、次いで「新鶴」26.4%「本郷」22.5%と続いている。

年齢層別

- 85歳以上を除く全ての年齢層で「高田」の割合が高くなっている。特に、30歳代～40歳代、70歳代及び80～84歳で50.0%を超えている。
- 85歳以上で「本郷」の割合が、他の年齢層より高くなっている。



全体

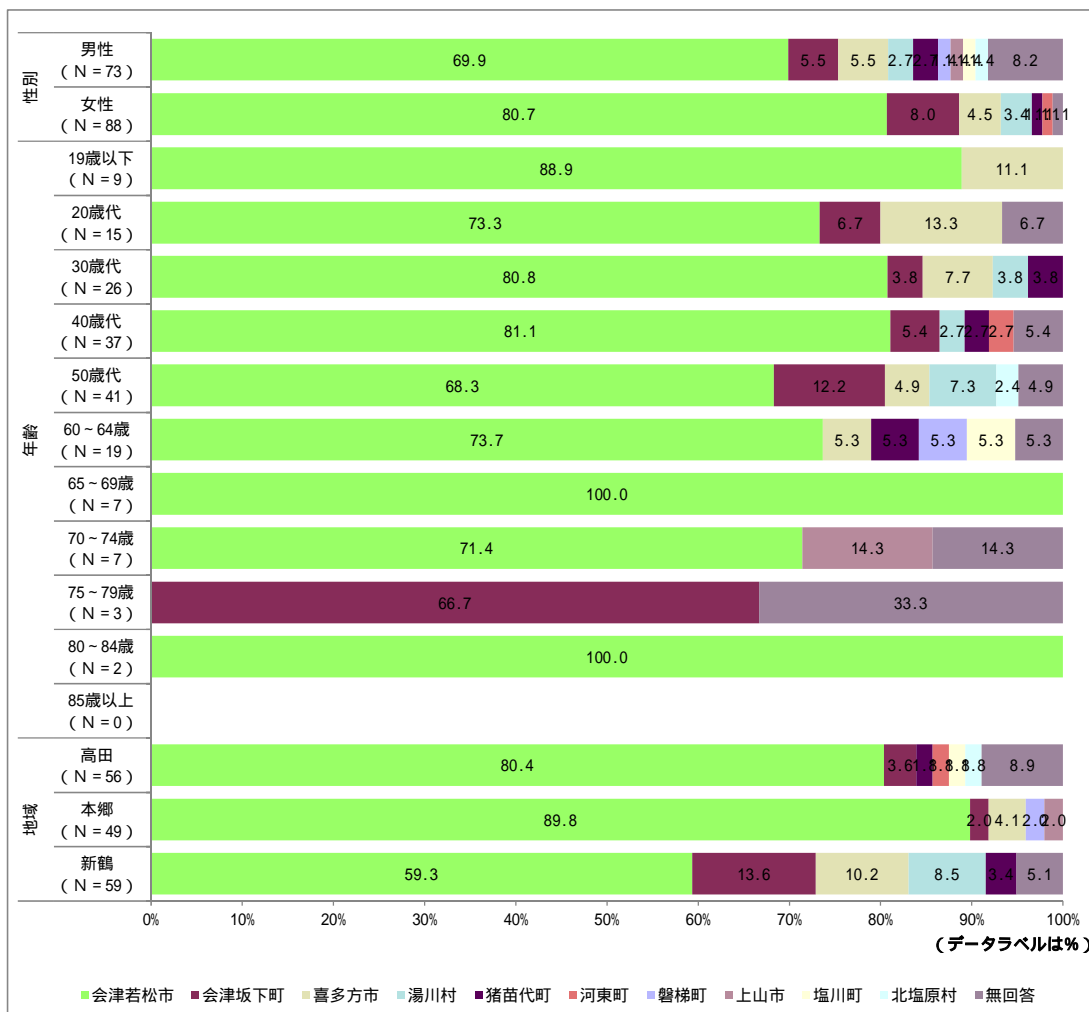
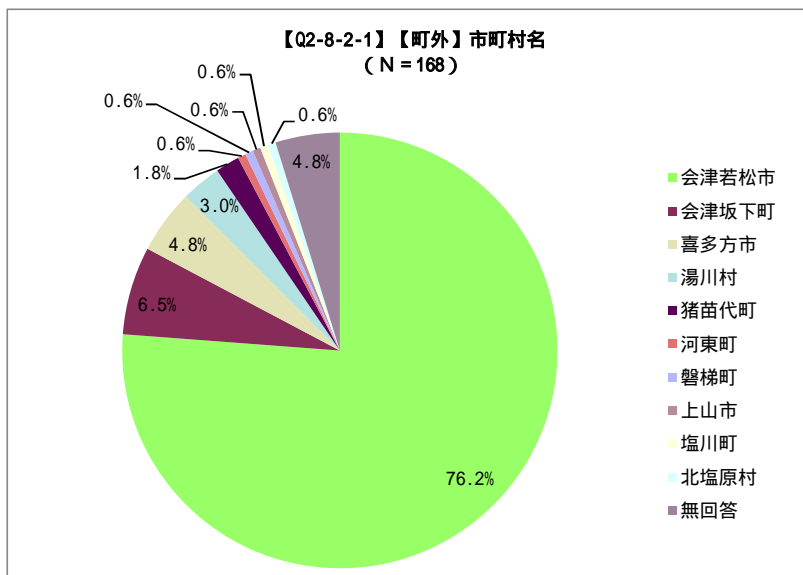
- 回答者の「町外」の内訳は、「会津若松市」が最も高く 76.2%、次いで「会津坂下町」が 6.5%と続いている。

年齢層別

- 75～79 歳を除く全ての年齢層で「会津若松市」が 60.0%を超えている。

地域別

- 全ての地域で「会津若松市」が 50.0%を超えている。



【2-9】通勤・通学で公共交通を利用する回数について、1つお選びください。

全体

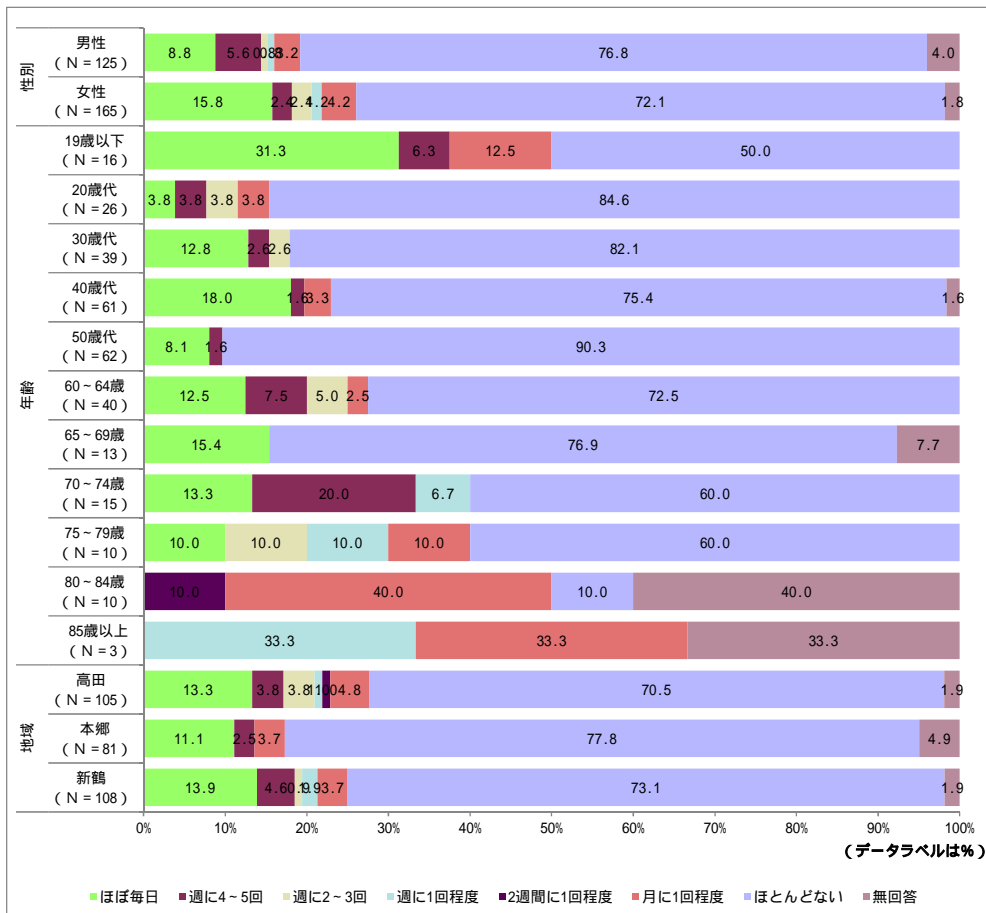
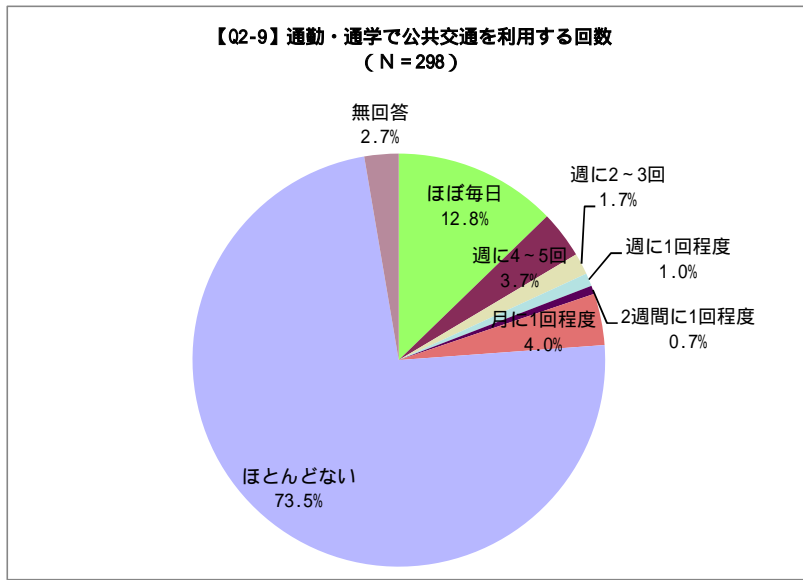
- 回答者の「通勤・通学で公共交通を利用する回数」は、「ほとんどない」が最も高く73.5%、次いで「ほぼ毎日」12.8%と続いている。

年齢層別

- 19歳以下～70歳代で「ほとんどない」の割合が高く、80歳代で「月に1回程度」の割合が高くなっている。

地域別

- 全ての地域で「ほとんどない」が70.0%を超えている。



【2-10】通勤・通学時の主な交通手段を、1つお選びください。

全体

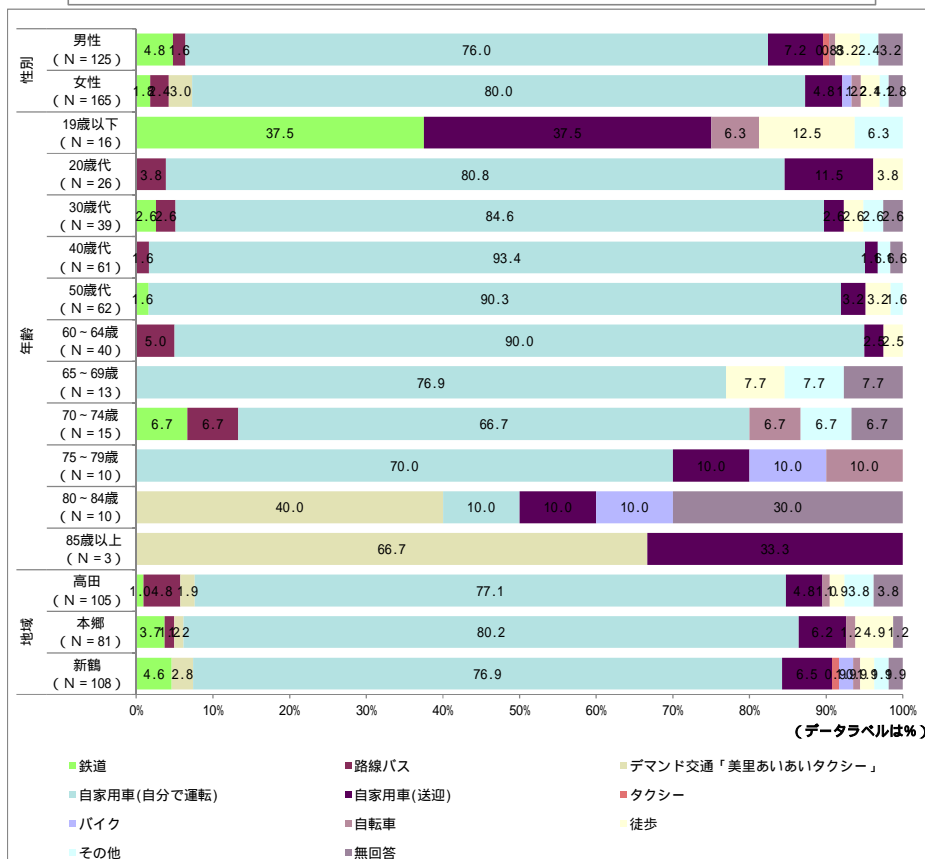
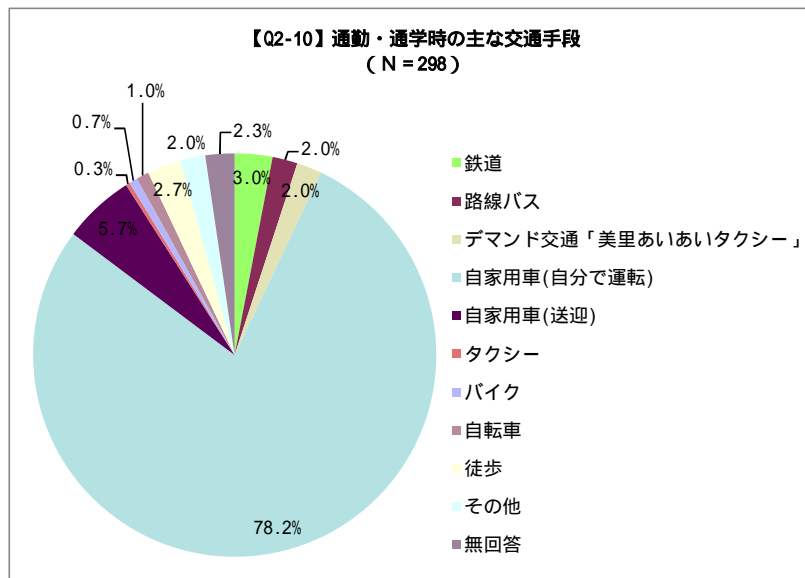
- 回答者の「通勤・通学時の主な交通手段」は、「自家用車(自分で運転)」が最も高く78.2%、次いで「自家用車(送迎)」5.7%と続いている。

年齢層別

- 19歳以下で「鉄道」が30.0%を超えており、他の年代に比べて高くなっている。
- 20歳代~70歳代で「自家用車(自分で運転)」が60.0%を超えている。
- 80歳以上で「デマンド交通「美里あいあいタクシー」」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。

地域別

- 全ての地域で「自家用車(自分で運転)」が70.0%を超えている。



3) 問3 . 公共交通に対するご意見

①【3-1】路線バス利用の有無について、1つお選びください。

全体

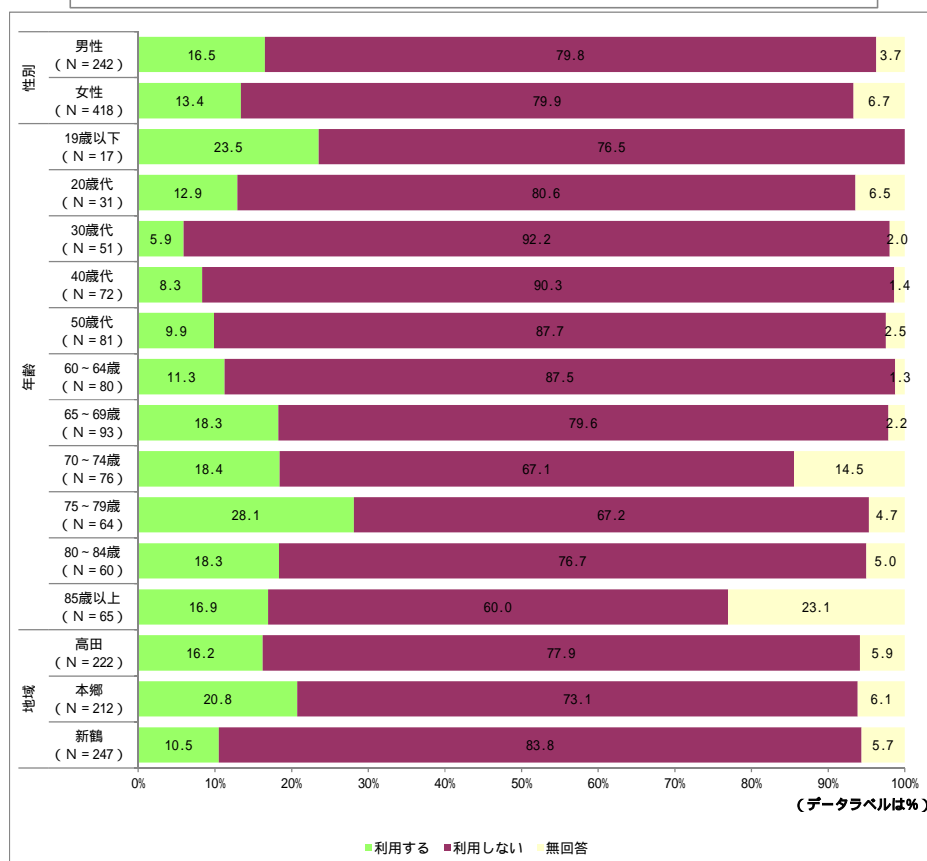
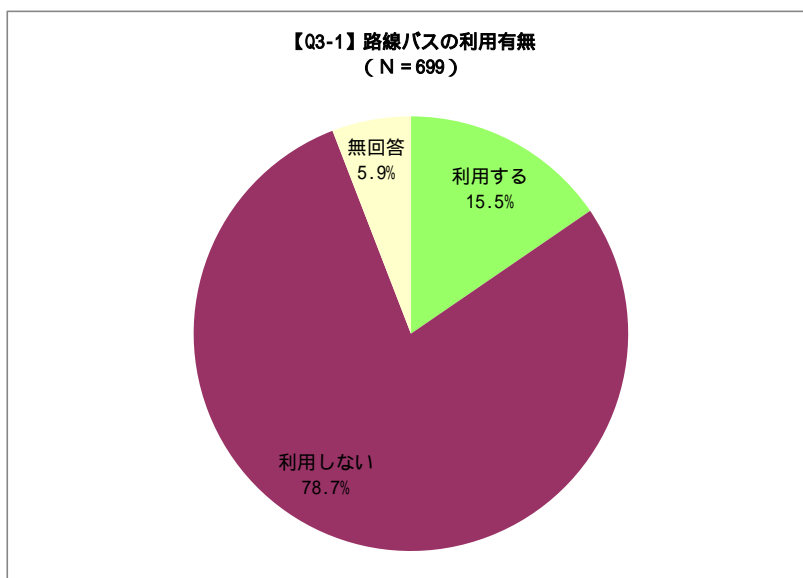
- 回答者の「路線バス利用の有無」は、「利用しない」が最も高く 78.7%、次いで「利用する」15.5%となっている。

年齢層別

- 全ての年齢層で「利用しない」の割合が高くなっている。特に、30歳代~40歳代で90.0%を超えている。

地域別

- 全ての地域で「利用しない」の割合が高くなっている。特に、新鶴地域で80.0%を超えている。



②【3-2】路線バス利用回数について、1つお選びください。

【3-1】で「利用する」を選んだ人のみ回答

全体

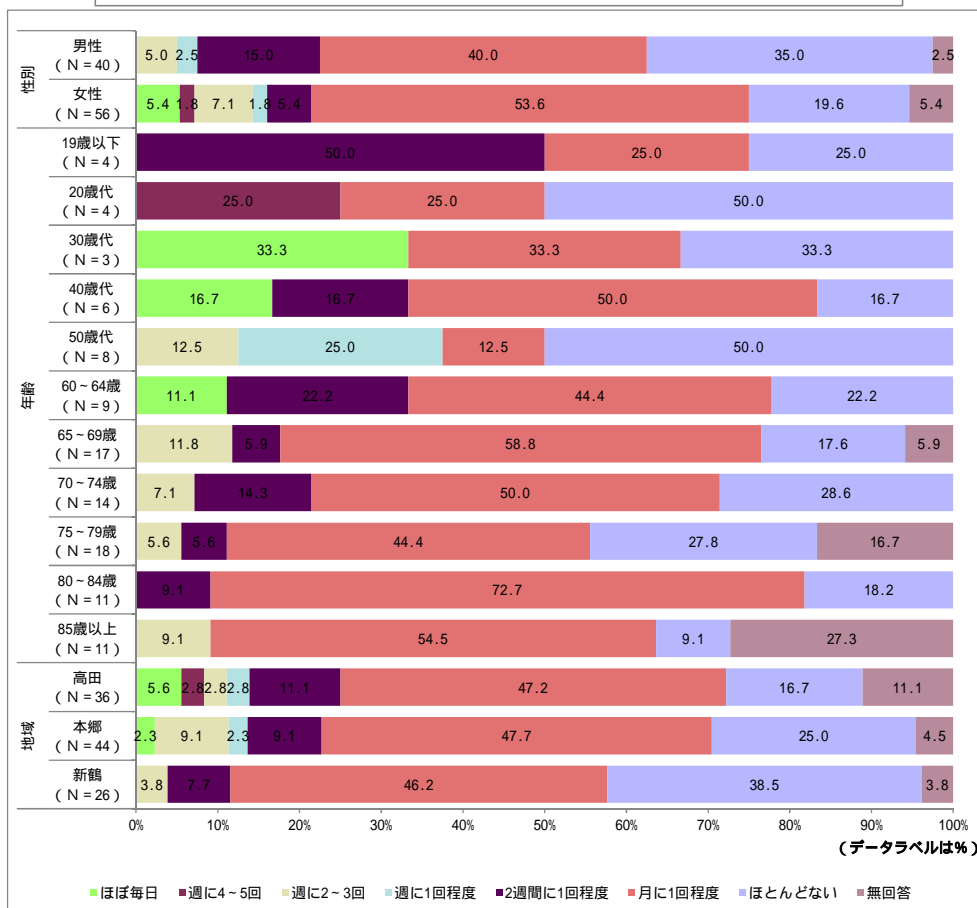
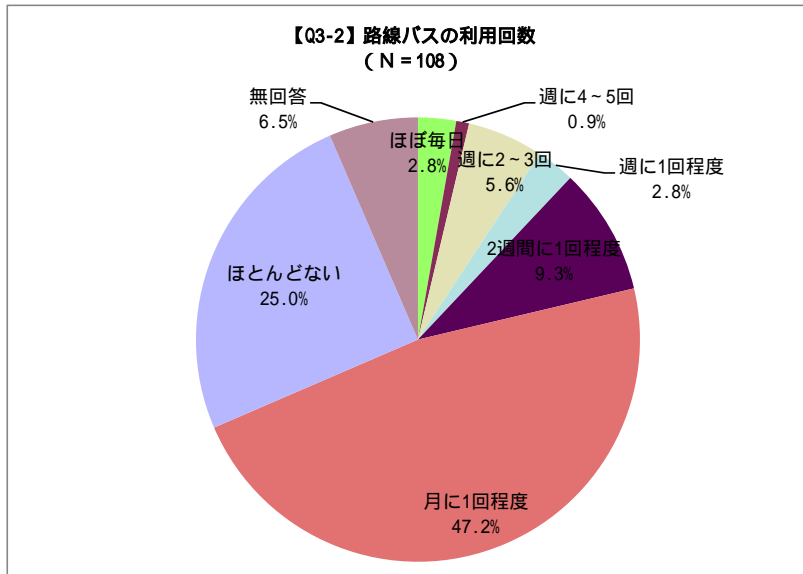
- 【3-1】で「利用する」を選択した回答者の「路線バス利用回数」は、「月に1回程度」が最も高く47.2%、次いで「ほとんどない」25.0%と続いている。

年齢層別

- 19歳以下で「2週間に1回程度」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。
- 80～84歳で「月に1回程度」が70.0%を超えている。

地域別

- 全ての地域で「月に1回程度」が40.0%を超えている。

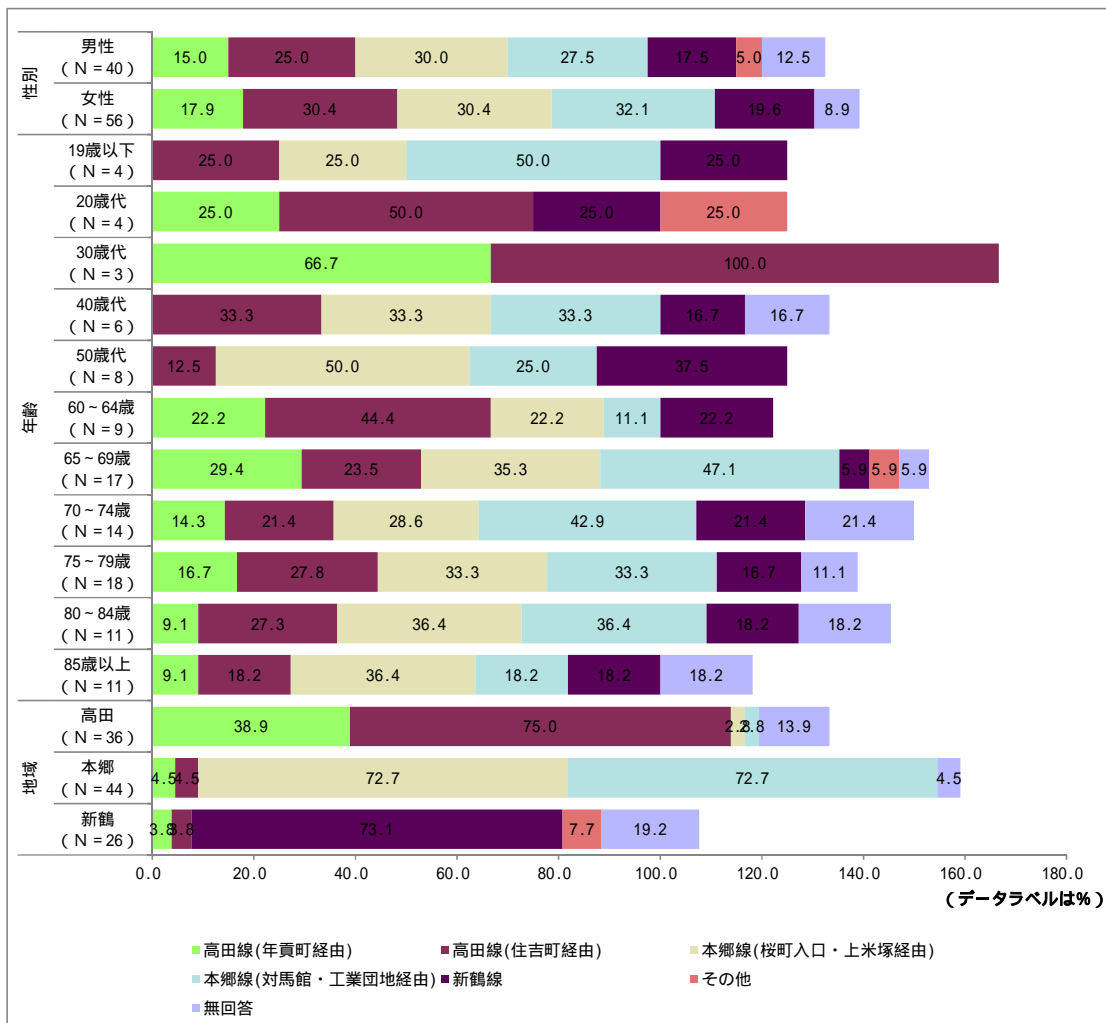
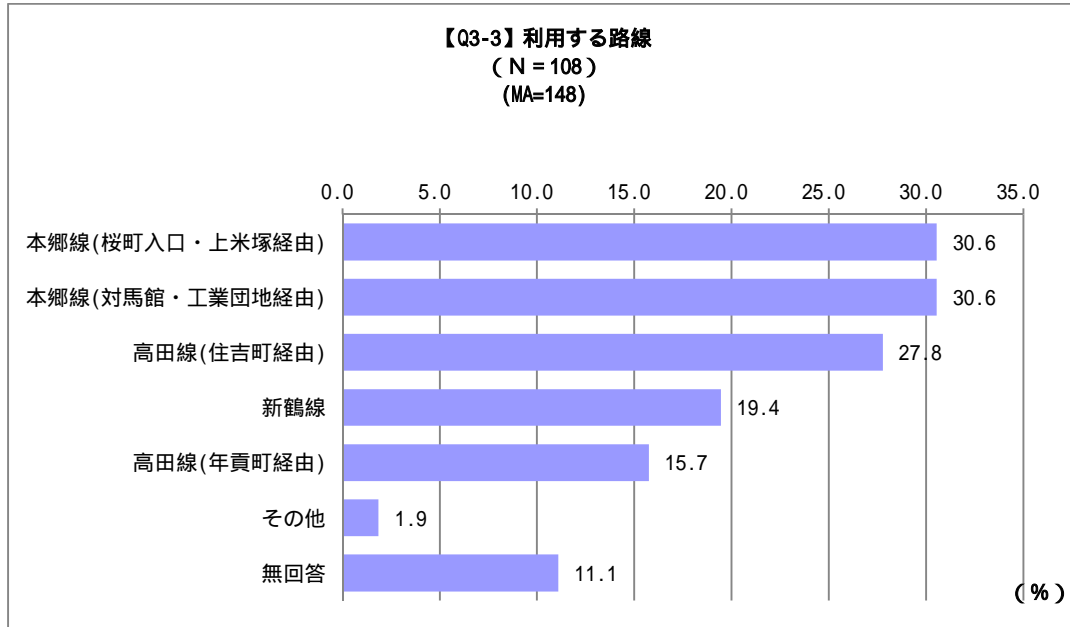


③【3-3】利用する路線について、当てはまるものすべてに つけてください。(複数回答)
 全体

- 回答者の「利用する路線」は、「本郷線(桜町入口・上米塚経由)」「本郷線(対馬館・工業団地経由)」が最も高く 30.6%、次いで「高田線(住吉町経由)」27.8%と続いている。

地域別

- それぞれの地域を走る路線バスの割合が、他の地域と比べると高くなっている。



④【3-4】路線バスに対する満足度を、それぞれ1つずつお選びください。

運行ルート

全体

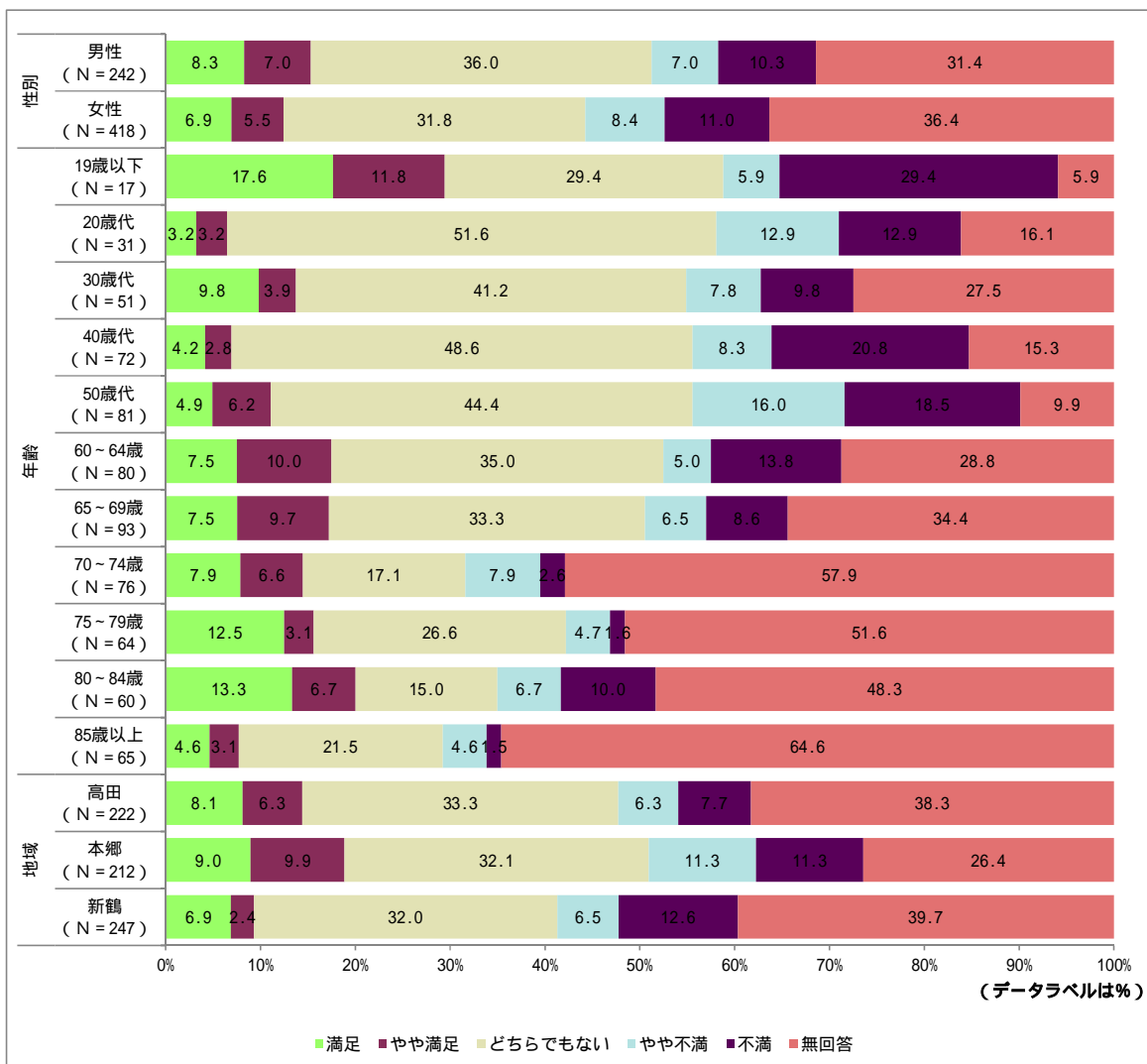
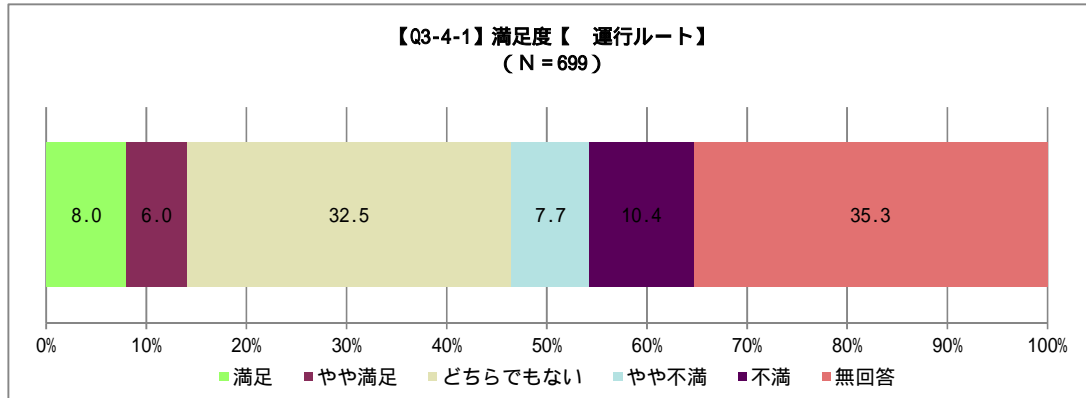
- 回答者の「運行ルートに対する満足度」は、「どちらでもない」が最も高く32.5%、次いで「不満」10.4%と続いている。

年齢層別

- 19歳以下及び40歳代で「不満」が20.0%を超えている。

地域別

- 本郷地域及び新鶴地域で「不満」が10.0%を超えている。



運行本数

全体

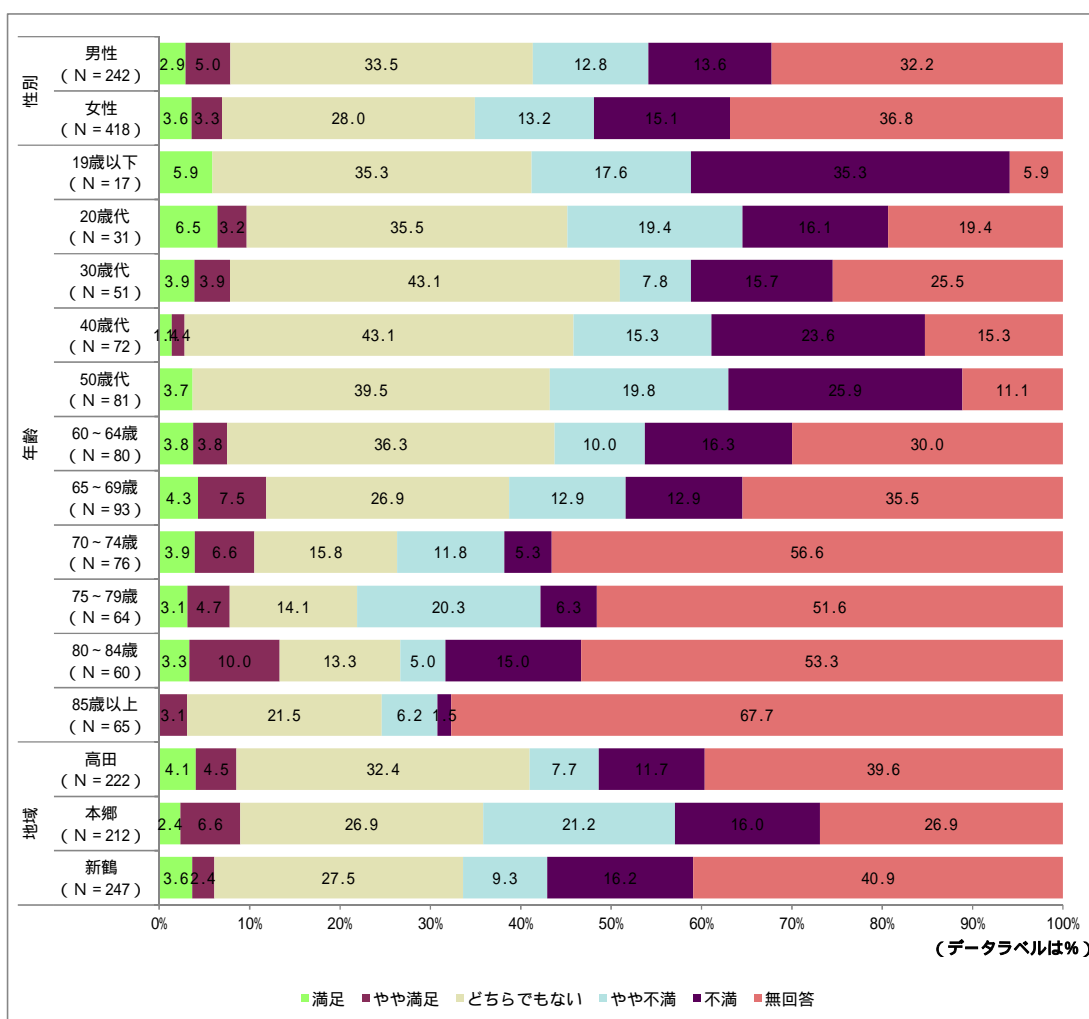
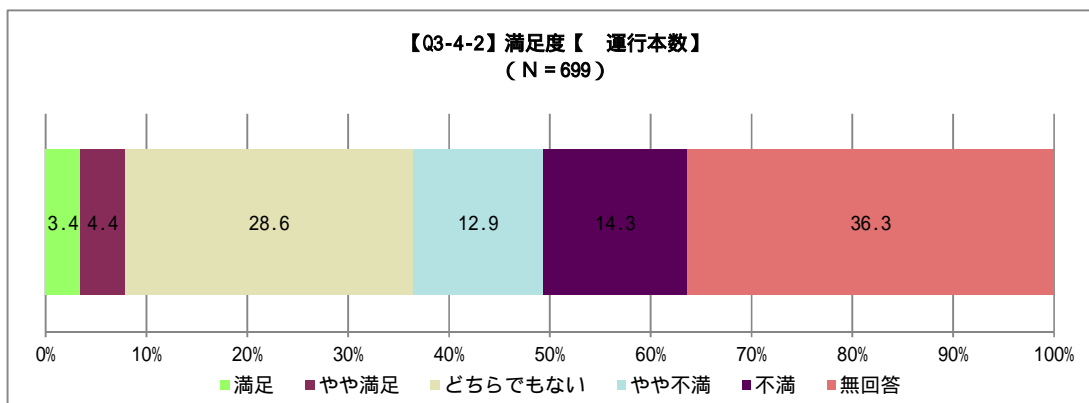
- 回答者の「運行本数に対する満足度」は、「どちらでもない」が最も高く 28.6%、次いで「不満」14.3%と続いている。

年齢層別

- 19歳以下で「不満」が35.0%を超えており、他の年代に比べて高くなっている。

地域別

- 全ての地域で「不満」の割合が高くなっている。特に、本郷地域で「やや不満」が20.0%を超えている。



運行時間帯

全体

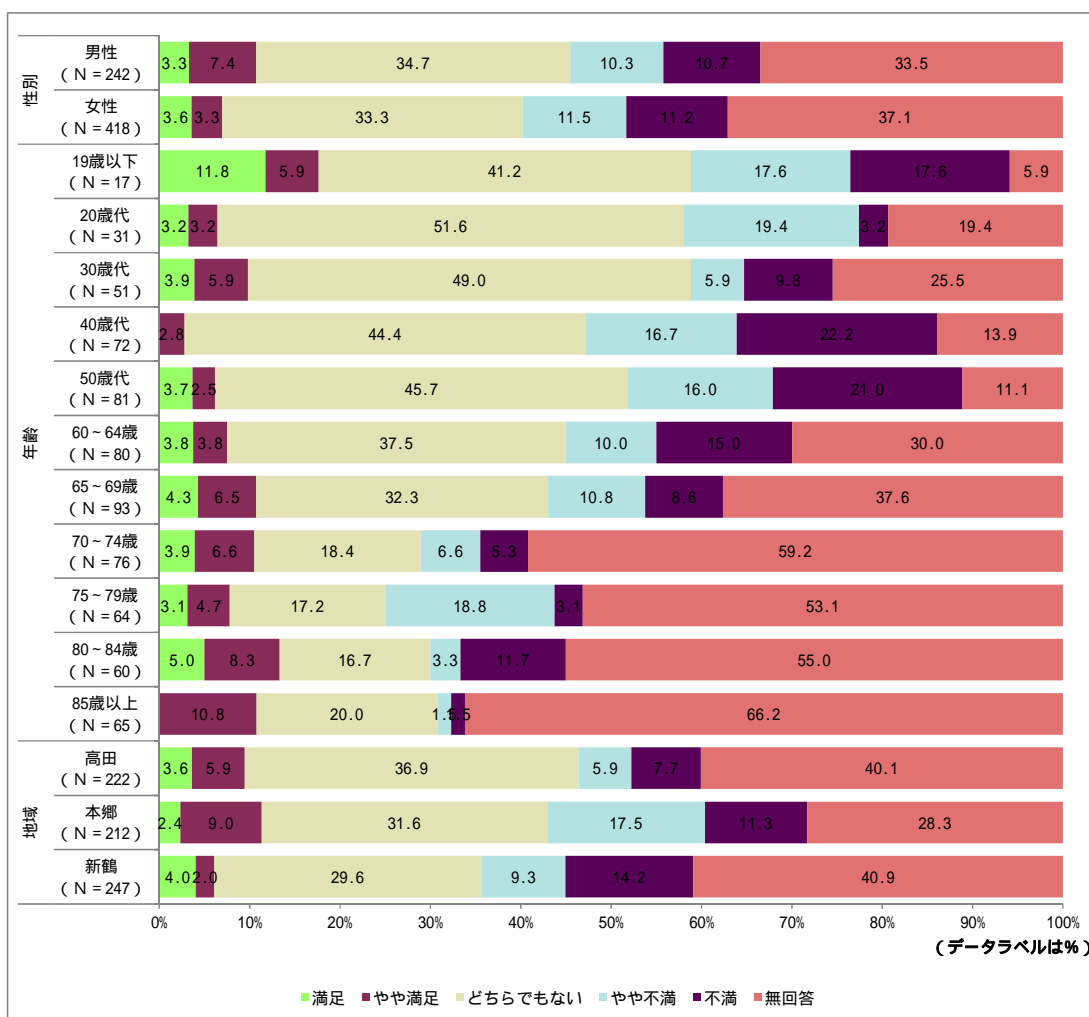
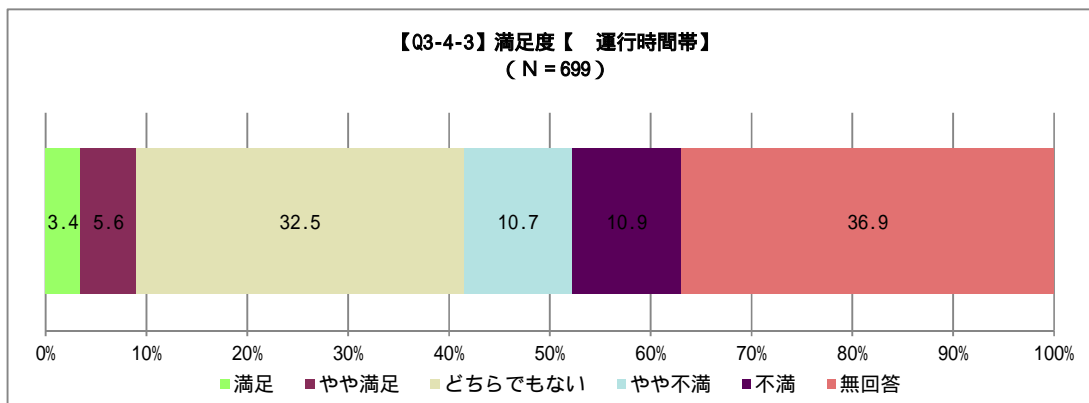
- 回答者の「運行時間帯に対する満足度」は、「どちらでもない」が最も高く 32.5%、次いで「不満」10.9%と続いている。

年齢層別

- 全ての年齢層で「不満」の割合が高くなっている。特に、40歳代～50歳代で20.0%を超えている。

地域別

- 本郷地域で「やや満足」の割合が、他の地域に比べて高くなっている。



時間通りの到着

全体

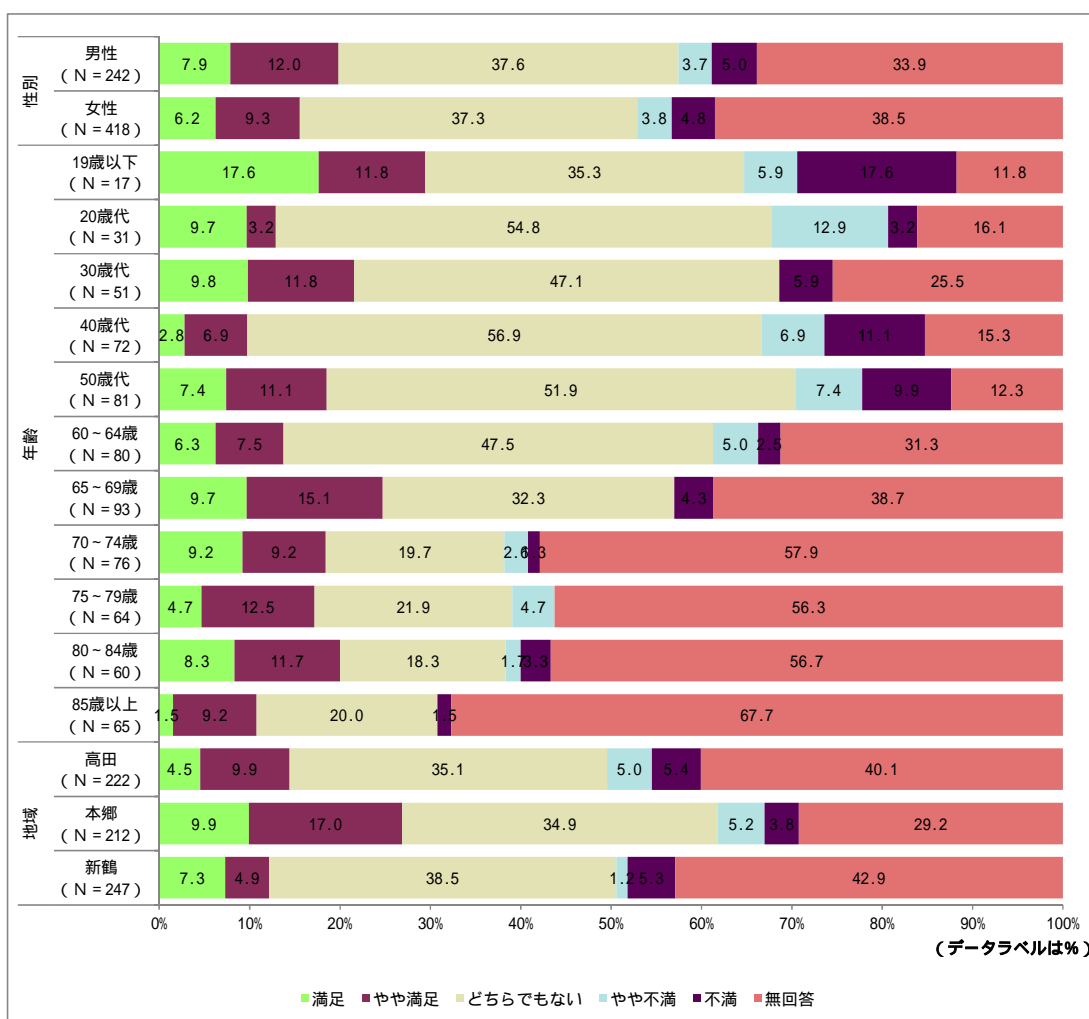
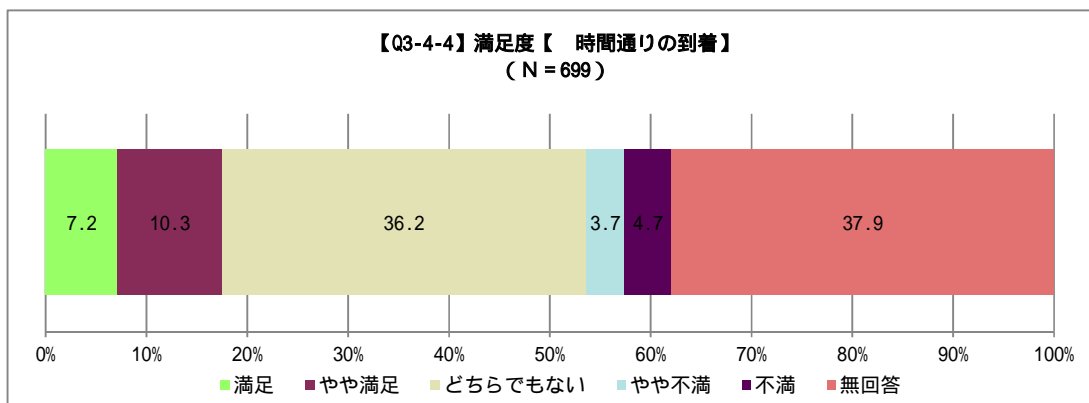
- 回答者の「時間通りの到着に対する満足度」は、「どちらでもない」が最も高く 36.2%、次いで「やや満足」10.3%と続いている。

年齢層別

- 19歳以下で「満足」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。
- 20歳代で「やや不満」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。

地域別

- 本郷地域で「やや満足」の割合が、他の地域に比べて高くなっている。



車両の乗降り

全体

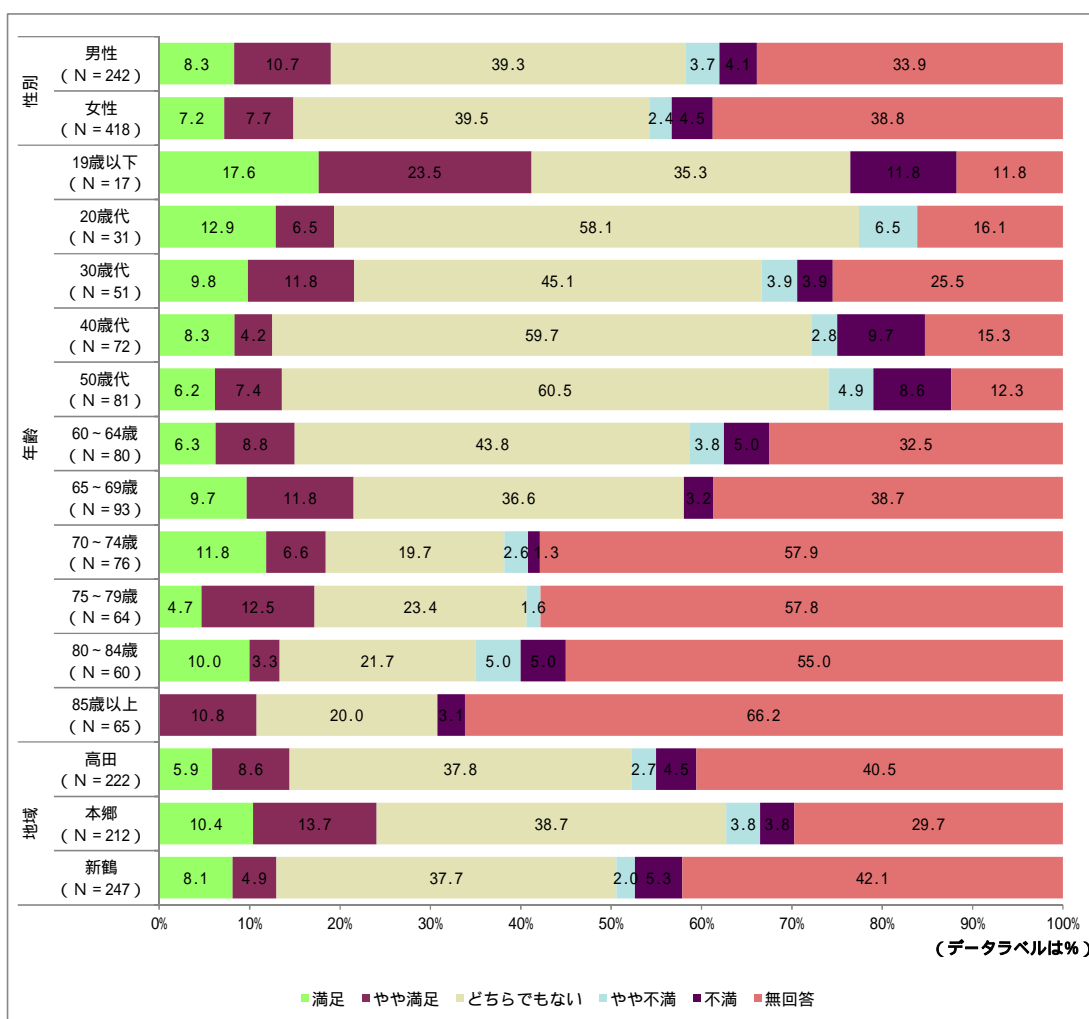
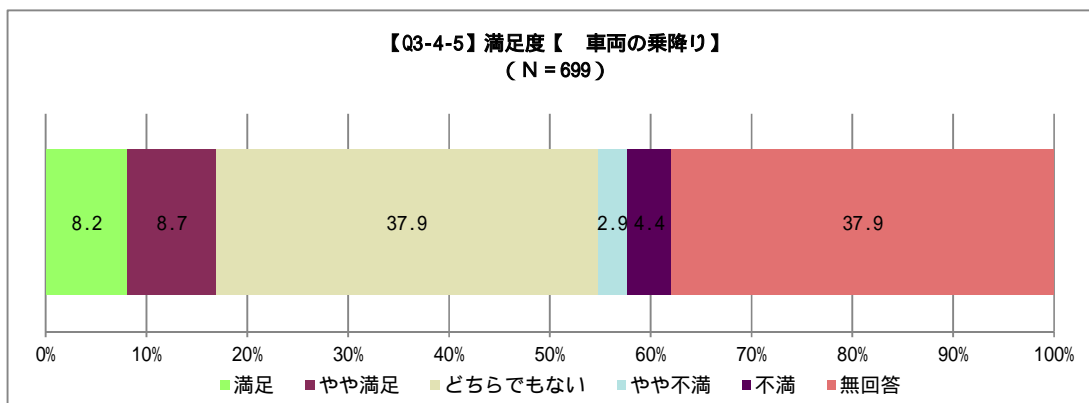
- 回答者の「車両の乗降りに対する満足度」は、「どちらでもない」が最も高く37.9%、次いで「やや満足」8.7%と続いている。

年齢層別

- 19歳以下で「満足」「やや満足」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。一方で、「不満」の割合も他の年代に比べて高くなっている。

地域別

- 本郷地域で「満足」「やや満足」の割合が、他の地域に比べて高くなっている。



バス待環境

全体

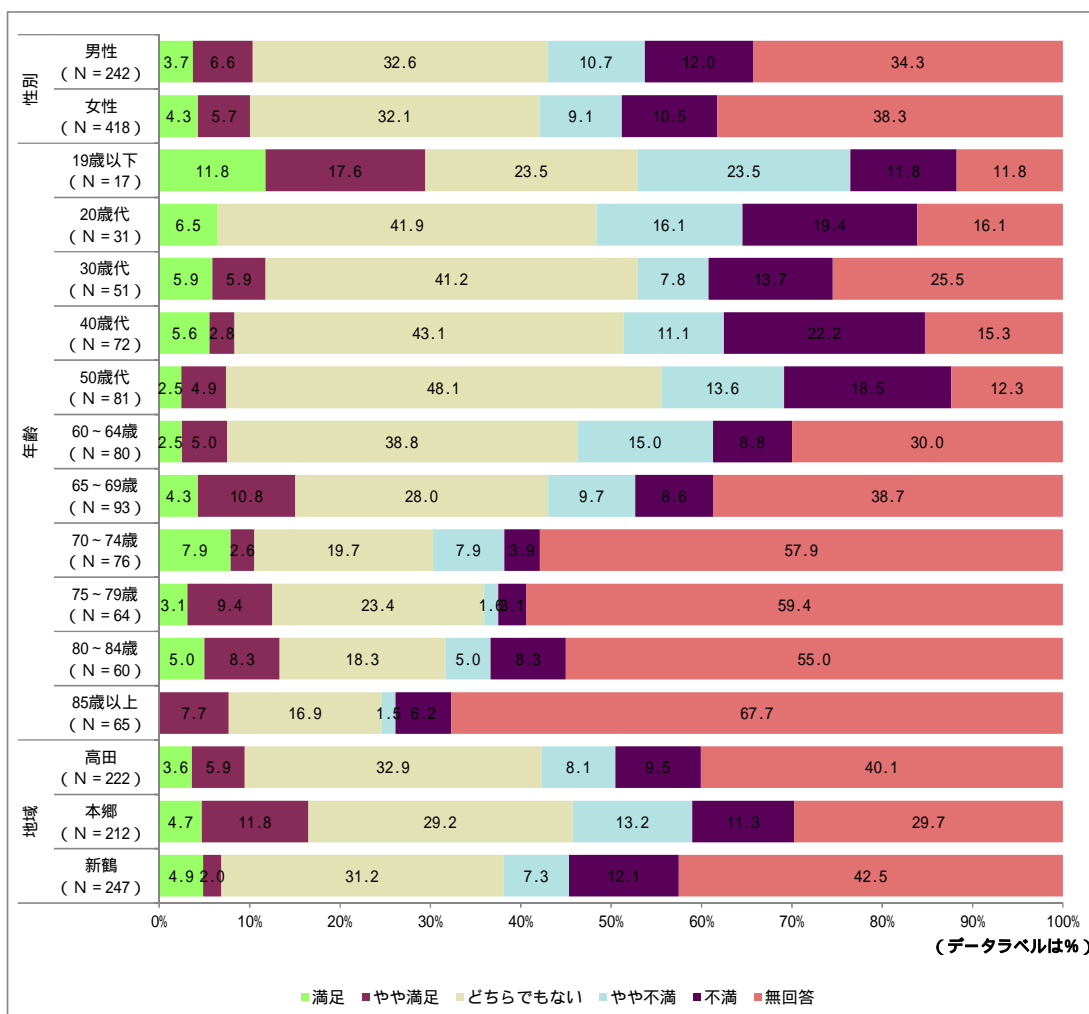
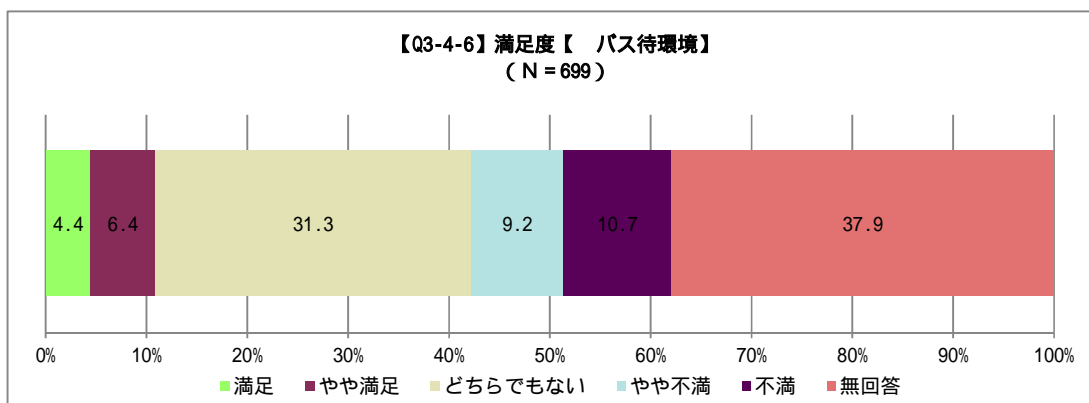
- 回答者の「バス待環境に対する満足度」は、「どちらでもない」が最も高く 31.3%、次いで「不満」10.7% 「やや不満」9.2%と続いている。

年齢層別

- 19歳以下で「やや不満」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。
- 20歳代～40歳代で「不満」の割合が高くなっている。特に、40歳代で20.0%を超えている。

地域別

- 本郷地域及び新鶴地域で「不満」が10.0%を超えている。
- 本郷地域で「やや満足」の割合が、他の地域に比べて高くなっている。



運賃

全体

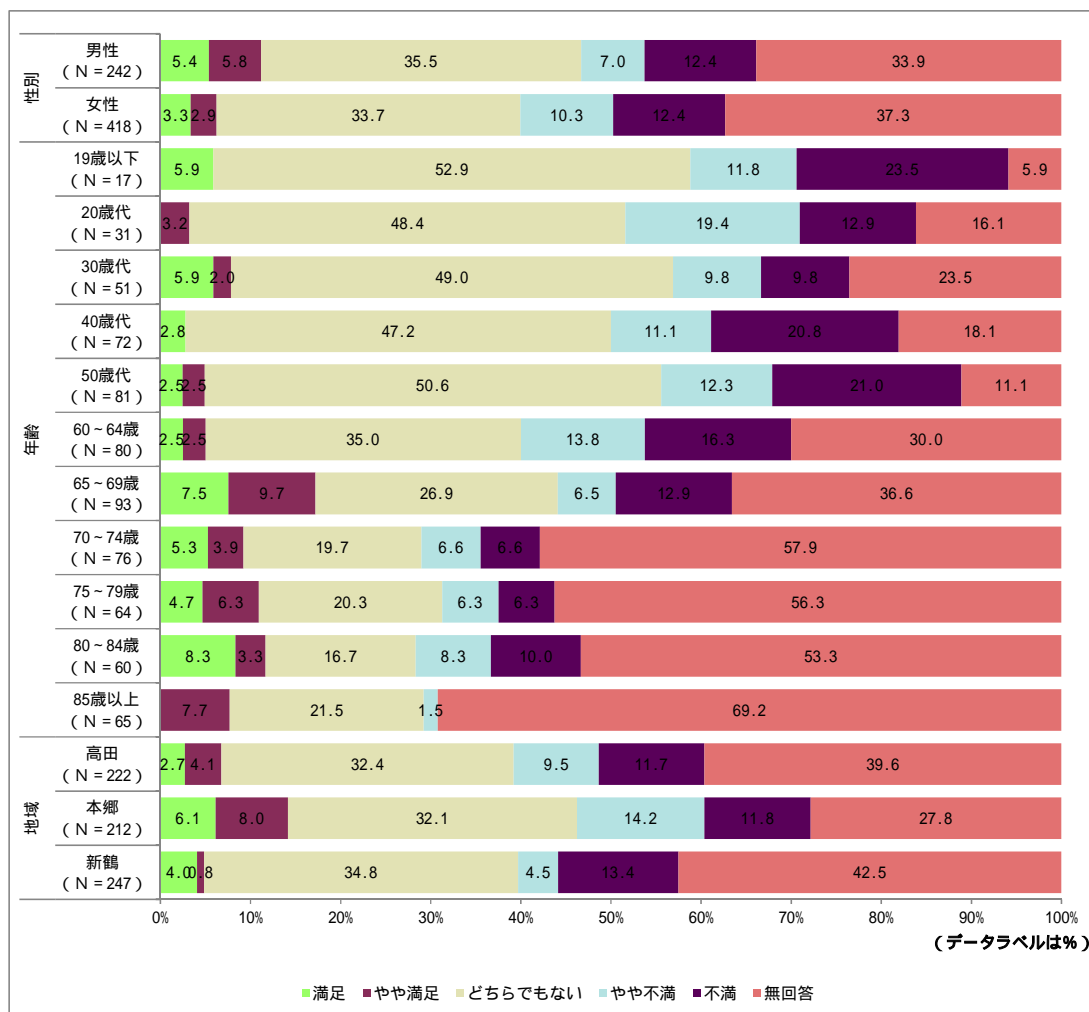
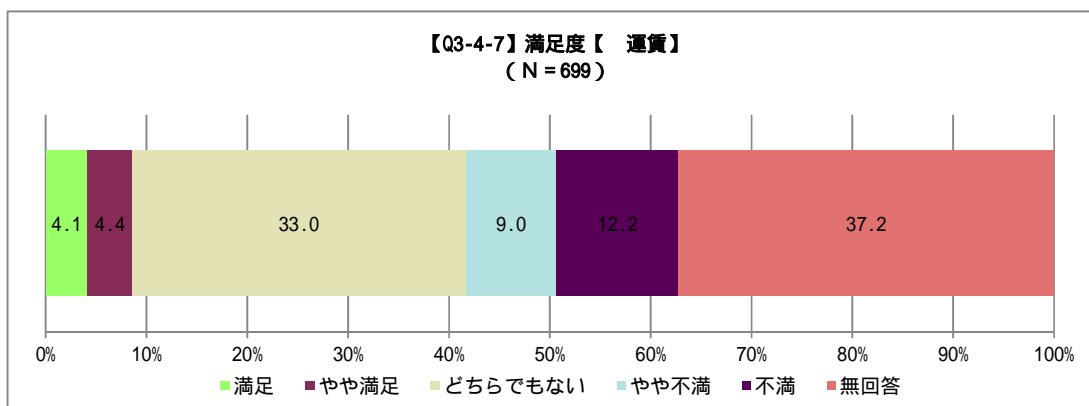
- 回答者の「運賃に対する満足度」は、「どちらでもない」が最も高く 33.0%、次いで「不満」12.2%と続いている。

年齢層別

- 19歳以下で「不満」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。
- 20歳以下で「やや不満」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。
- 65歳～69歳で「やや満足」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。

地域別

- 本郷地域で「やや不満」の割合が、他の地域に比べて高くなっている。
- 全ての地域で「不満」の割合が 10.0%を超えている。



⑤【3-5】路線バスに対する改善要望等がありましたら、お書きください。(自由記述回答)

・路線バスに対する改善要望は、123人の記載があった。主な意見は以下のとおり。

1	町外運行	1件
	・二瓶クリニックまで運行して欲しい。	
2	運行本数、運行ルート、運行時間、運行日	53件
	・運行本数を増やして欲しい	
	・自分が運転できなくなったらバスを使うようになるので、これ以上本数を減らさないでほしいです。	
	・運行本数(平日)を増やしてほしい。	
	・運行ルートを見直してほしい。	
3	運賃	6件
	・運賃が高い。	
	・東京のような運賃制度にすれば利用者は必ず増加する！	
4	バス停の待合環境	14件
	・バス停に、雨よけ・雪よけのフードがほしい。	
	・冬は特に遅延が分かりにくく、行ったのか来てないのか分からない。悪天候の中、待つのが大変。	
	・バス停まで2kmもあるので、遠い。	
	・私の所からはバス停が遠く、今は歩けるが年を重ねると歩くのは無理です。もう少し近くにあればと思います。	
5	その他	49件
	・以前は路線バスがあったが、今は通っていないので、もしも使用したい時とても不便だと感じる。	
	・路線バスは利用しておりませんが、走行しているバスを見て思うのはバスの小型化をしても良いのではないか...!	

⑥【3-6】鉄道利用の有無について、1つお選びください。

全体

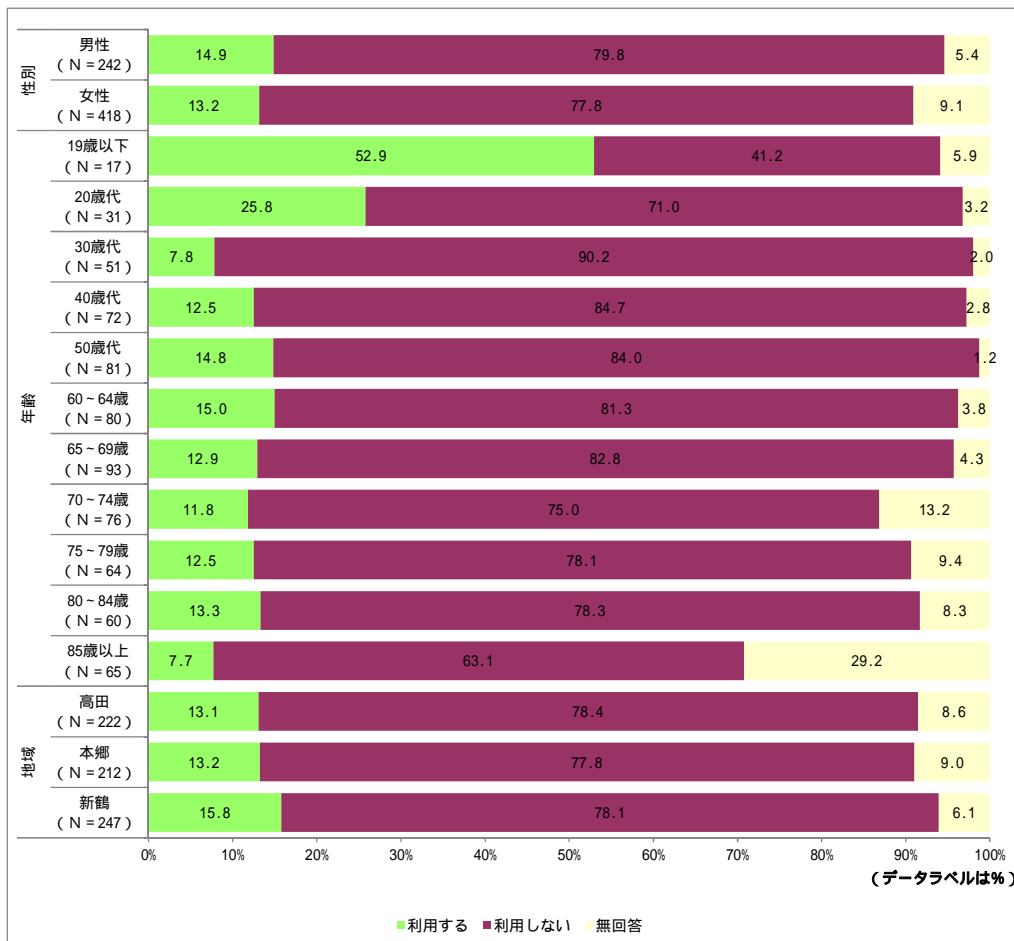
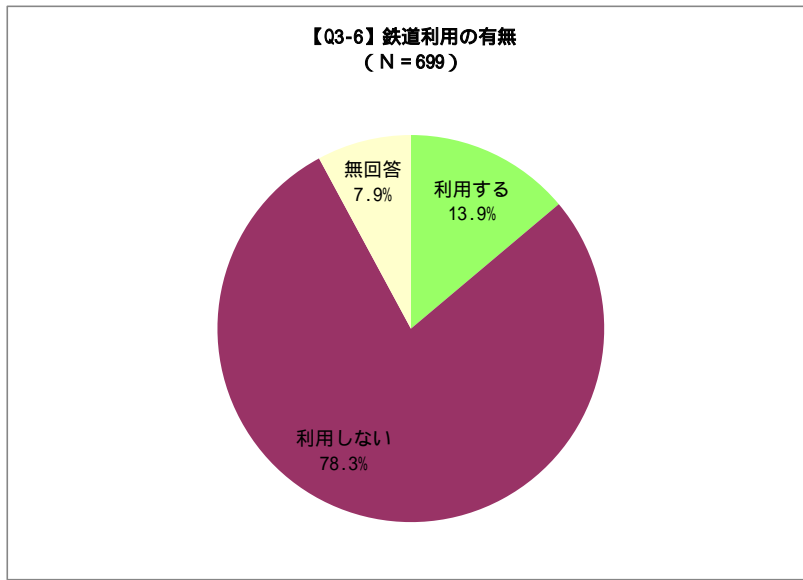
- 回答者の「鉄道利用の有無」は、「利用しない」が最も高く 78.3%、次いで「利用する」13.9%となっている。

年齢層別

- 19歳以下で「利用する」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。
- 19歳以下を除く全ての年齢層で「利用しない」が60.0%を超えている。

地域別

- 全ての地域で「利用しない」が70.0%を超えている。



⑦【3-7】鉄道利用回数について、1つお選びください。

【3-6】で「利用する」を選んだ人のみ回答

全体

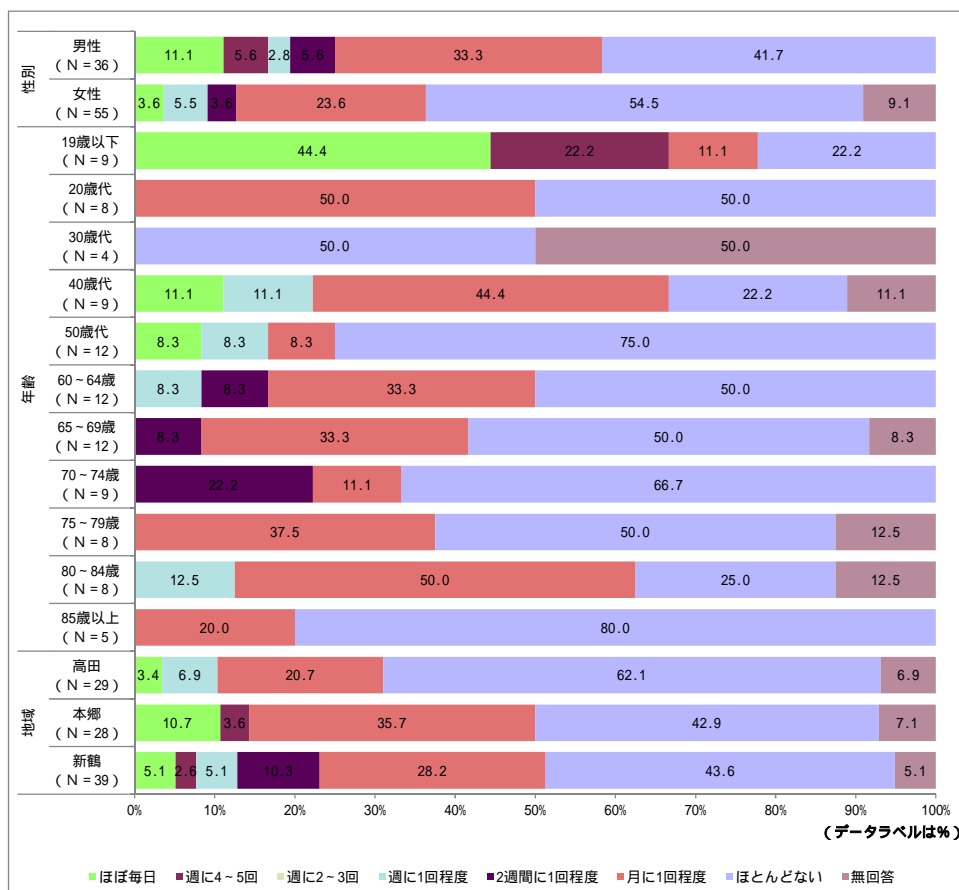
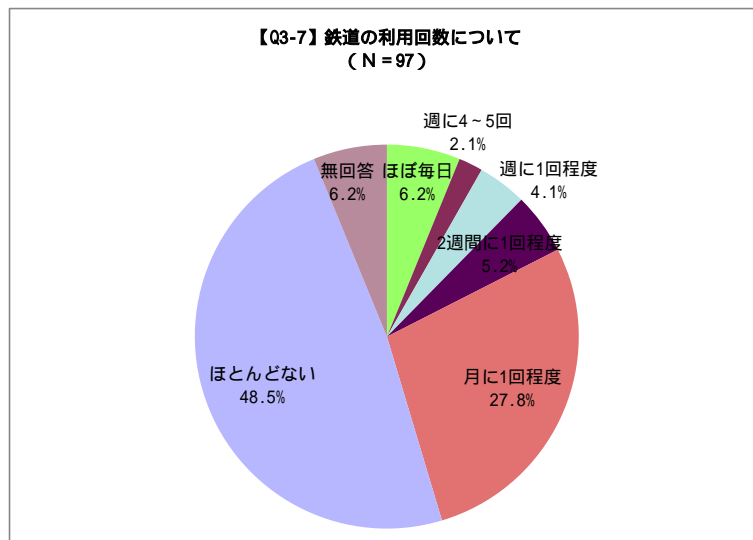
- ・【3-6】で「利用する」を選択した回答者の「鉄道利用回数」は、「ほとんどない」が最も高く 48.5%、次いで「月に1回程度」27.8%と続いている。

年齢層別

- ・19歳以下で「ほぼ毎日」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。
- ・50歳代及び85歳以上で「ほとんどない」が70.0%を超えている。

地域別

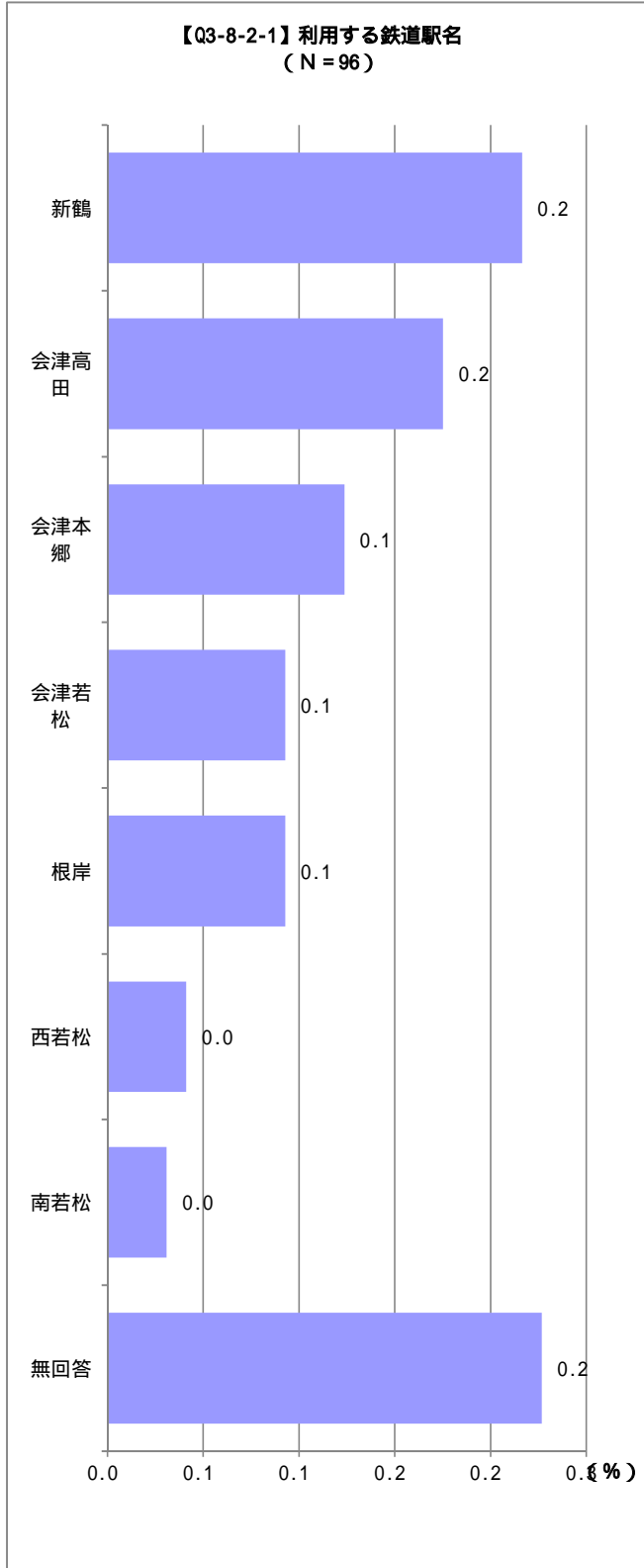
- ・全ての地域で「ほとんどない」の割合が高くなっている。



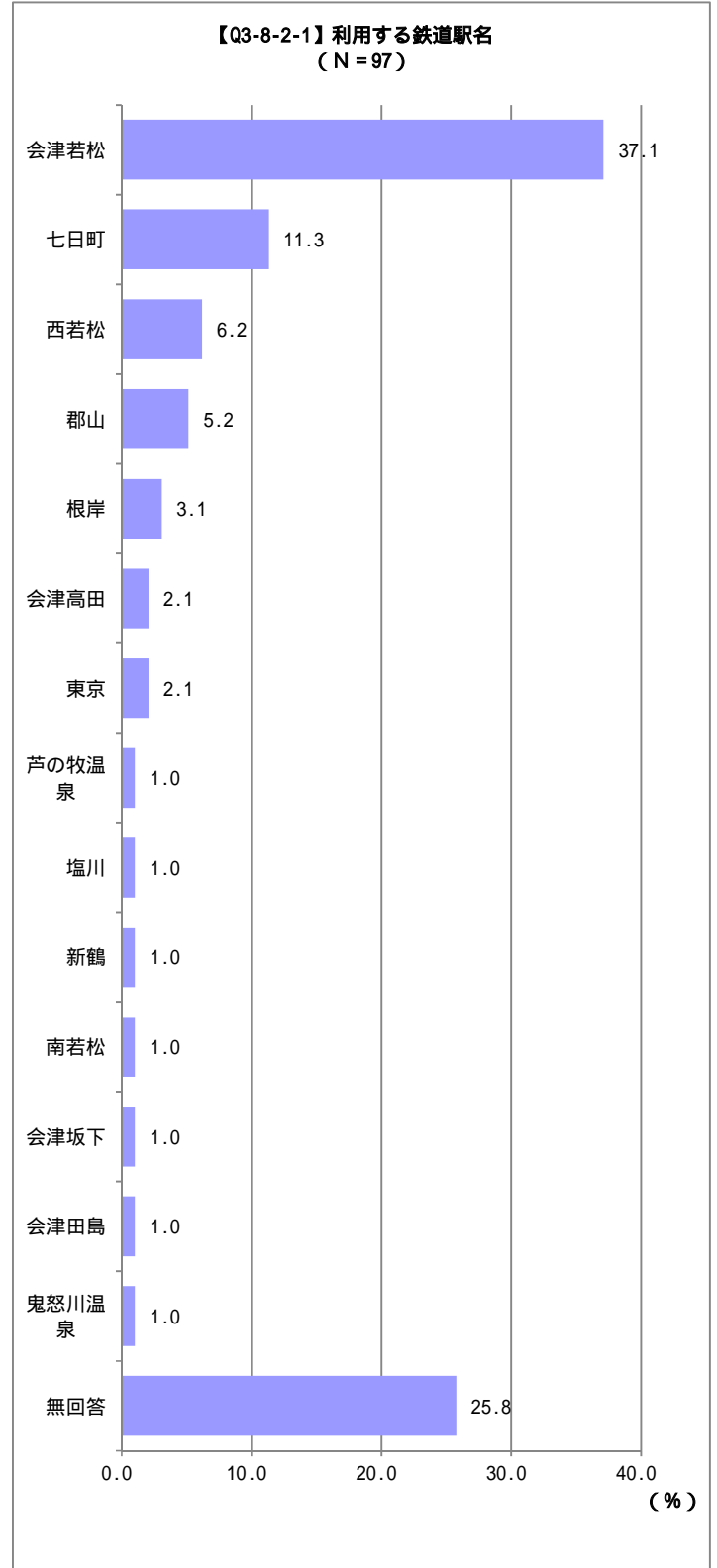
【3-8】利用する鉄道の駅名について、お書きください。（自由記述回答）

- ・回答者の行きの場合における「利用する鉄道の駅名」は、「新鶴」が最も高く21.6%、次いで「会津高田」17.5%「会津本郷」12.4%と続いている。一方、帰りの場合は、「会津若松」が最も高く37.1%、次いで「七日町」11.3%と続いている。

< 図表 利用する鉄道の駅名（行き） >



< 図表 利用する鉄道の駅名（帰り） >



自由意見は、調査票に記入された内容をほぼ原文どおりに記載しています。

【3-9】鉄道に対する満足度を、それぞれ1つずつお選びください。

運行本数

全体

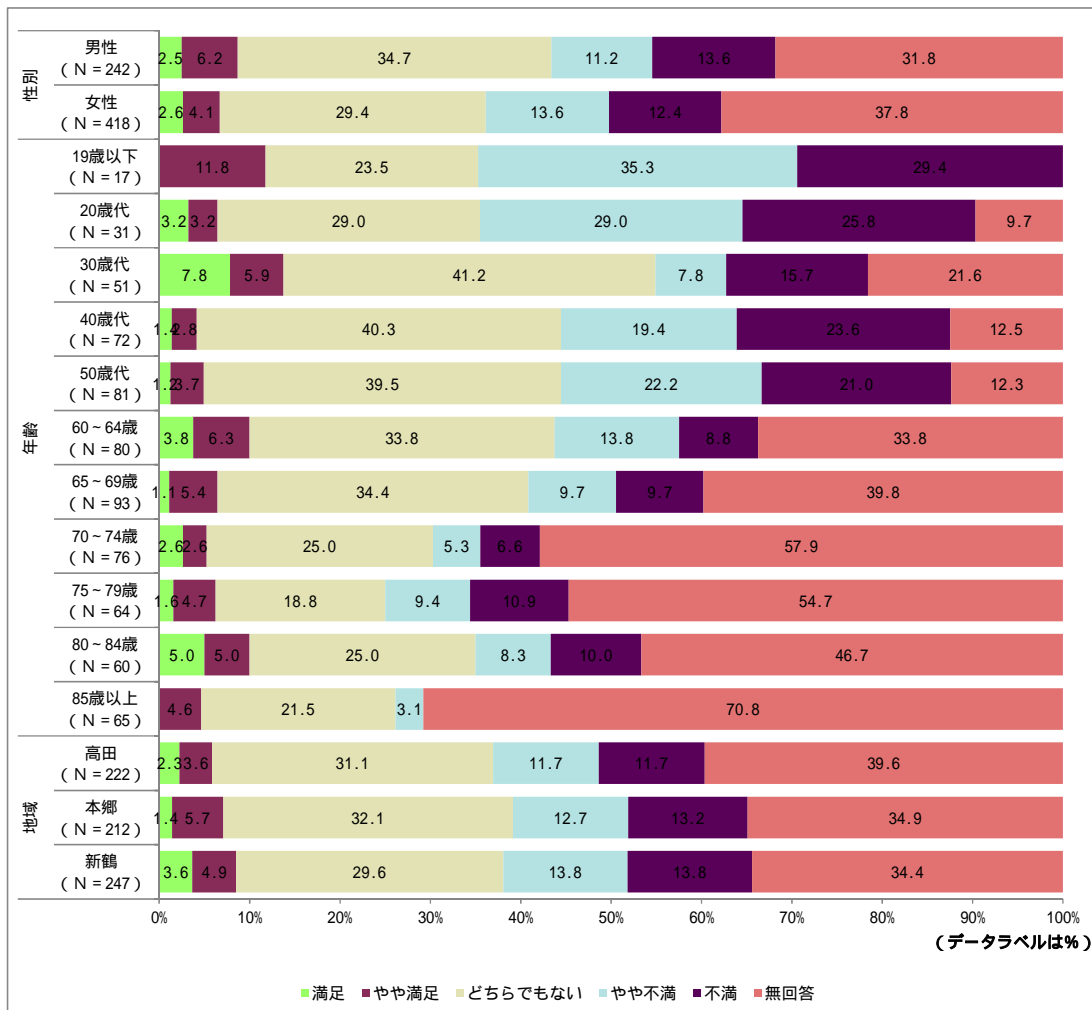
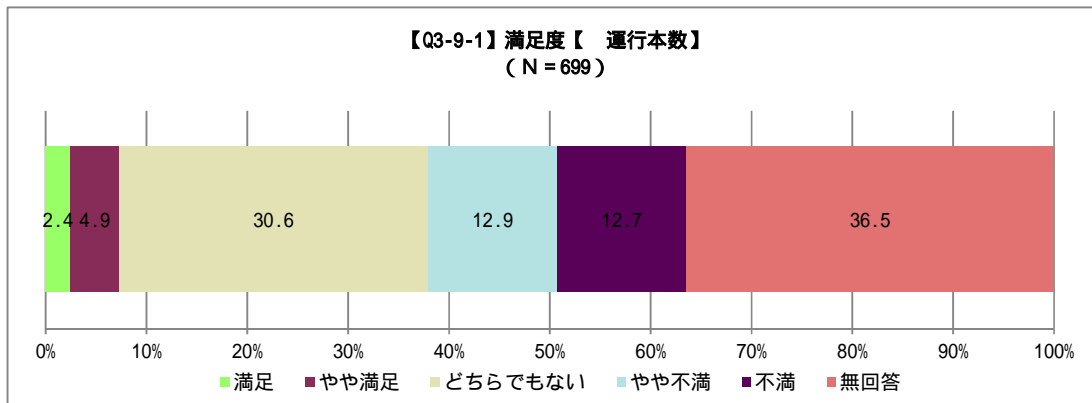
- 回答者の「運行本数に対する満足度」は、「どちらでもない」が最も高く30.6%、次いで「やや不満」12.9%と続いている。

年齢層別

- 19歳以下、20歳代及び40歳代～50歳代で「不満」20.0%を超えている。
- 50歳代で「やや不満」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。

地域別

- 全ての地域で「やや不満」「不満」の割合が高くなっている。



運行時間帯

全体

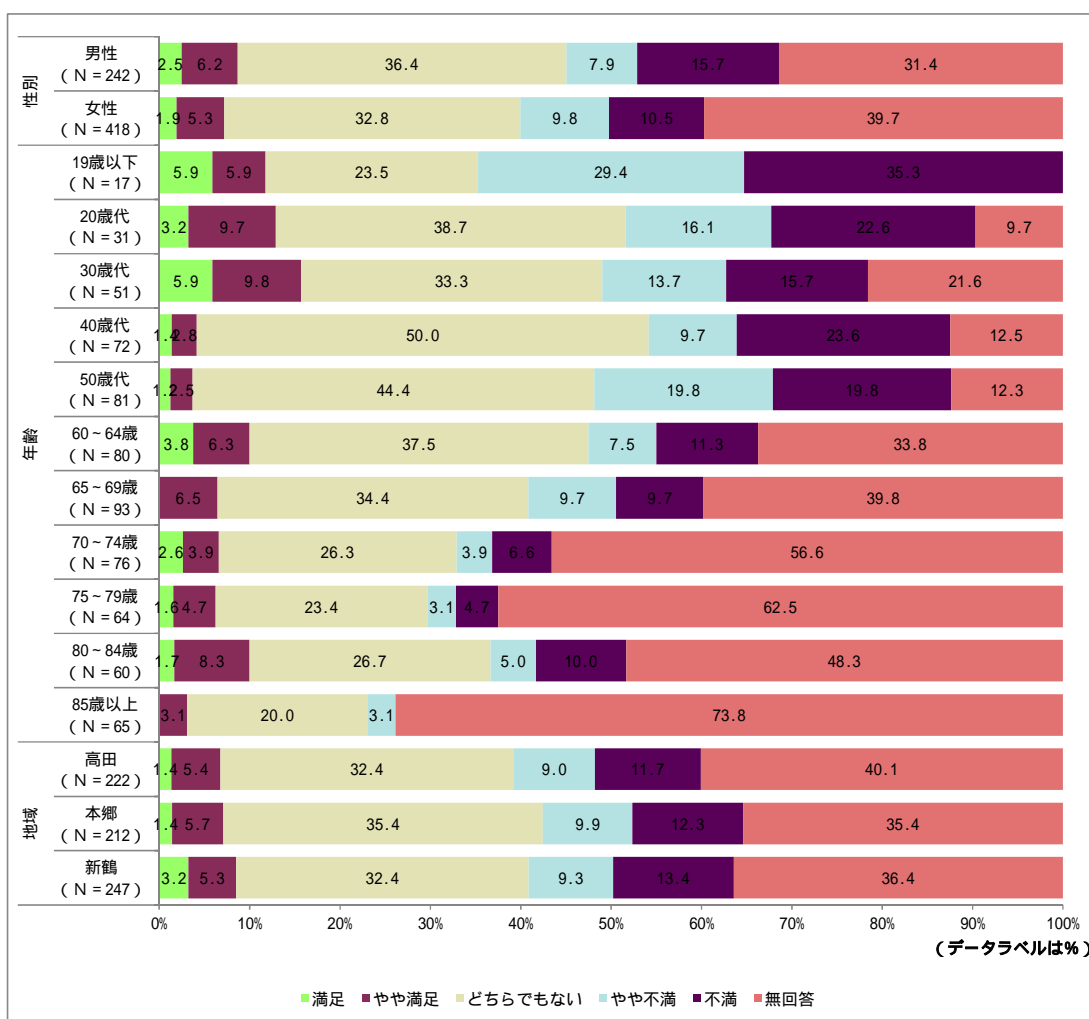
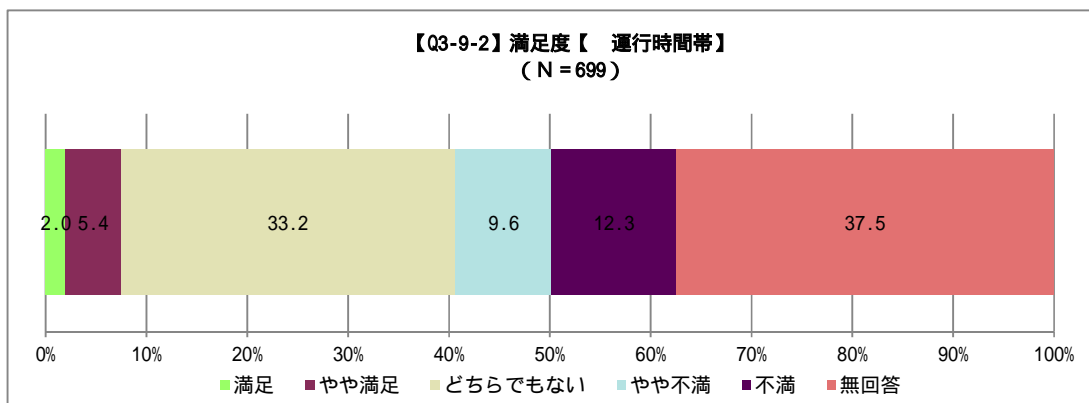
- 回答者の「運行時間帯に対する満足度」は、「どちらでもない」が最も高く 33.2%、次いで「不満」12.3%と続いている。

年齢層別

- 19歳以下で「やや不満」「不満」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。
- 20歳代～30歳代で「やや満足」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。

地域別

- 全ての地域で「不満」の割合が高くなっている。



運賃

全体

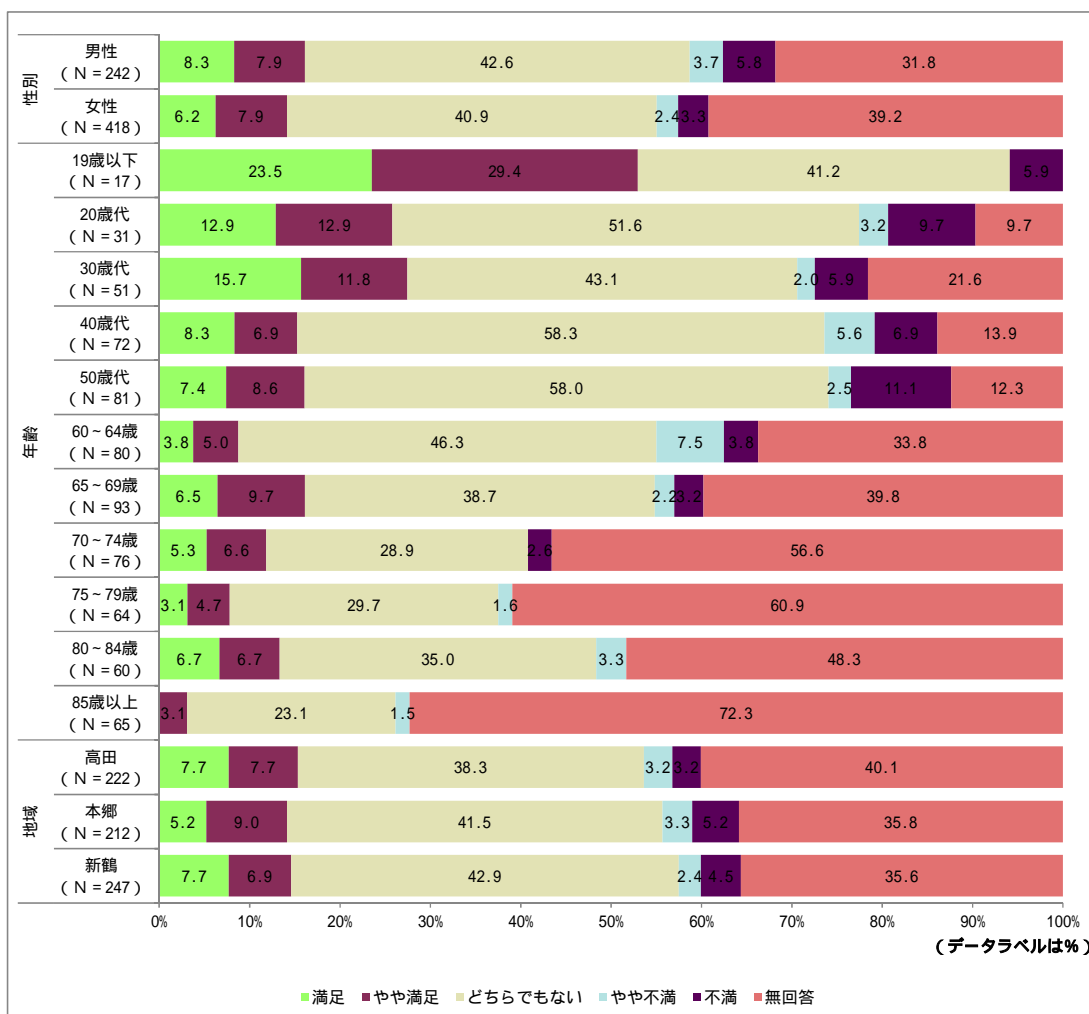
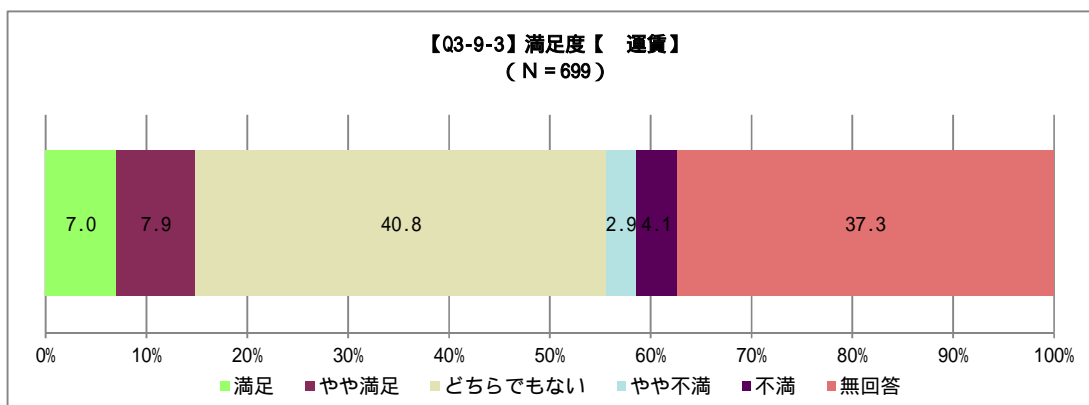
- 回答者の「運賃に対する満足度」は、「どちらでもない」が最も高く 40.8%、次いで「やや満足」7.9%と続いている。

年齢層別

- 19歳以下で「満足」「やや満足」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。
- 19歳以下～30歳代で「満足」が10.0%を超えている。
- 50歳代で「不満」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。

地域別

- 高田地域及び新鶴地域で「満足」の割合が高くなっている。



⑩【3-10】鉄道に対する改善要望等がありましたら、お書きください。(自由記述回答)

- ・鉄道に対する改善要望は、81人の記載がありました。主な意見は以下のとおり。

1	運行時間	13件
	<ul style="list-style-type: none"> ・会津若松から郡山まで時間かかりすぎ。 ・夕方の只見線の時間が丁度悪く、高校生の子どもが乗れず、定期を買っているのに送迎している状態(冬時間7時の電車がなくなってしまって...) ・仕方ないと思うけど、若松の学校にあわせすぎていて、高田の高校で降りる生徒には朝が早い。次では遅刻。ちょうどよくない。帰りも昼の本数が少なすぎ。 	
2	運行本数	24件
	<ul style="list-style-type: none"> ・本数が少ない。無人駅で不便である。 ・バス時間と同じ時間でなく(朝は仕方ないでしょうが)昼間はバス時間と異なった時間にしてほしい。本数を多くしてほしい。 ・日中の運行本数が少なすぎる。 ・学生のための時間の本数を増やしてあげて。 	
3	その他	44件
	<ul style="list-style-type: none"> ・会津若松から郡山まで時間かかりすぎ。 ・只見線がよく運休になる事。 ・駅まで遠くてまいる。 	

自由意見は、調査票に記入された内容をほぼ原文どおりに記載しています。

⑩【3-11】美里あいあいタクシーをしていますか。1つお選びください。

全体

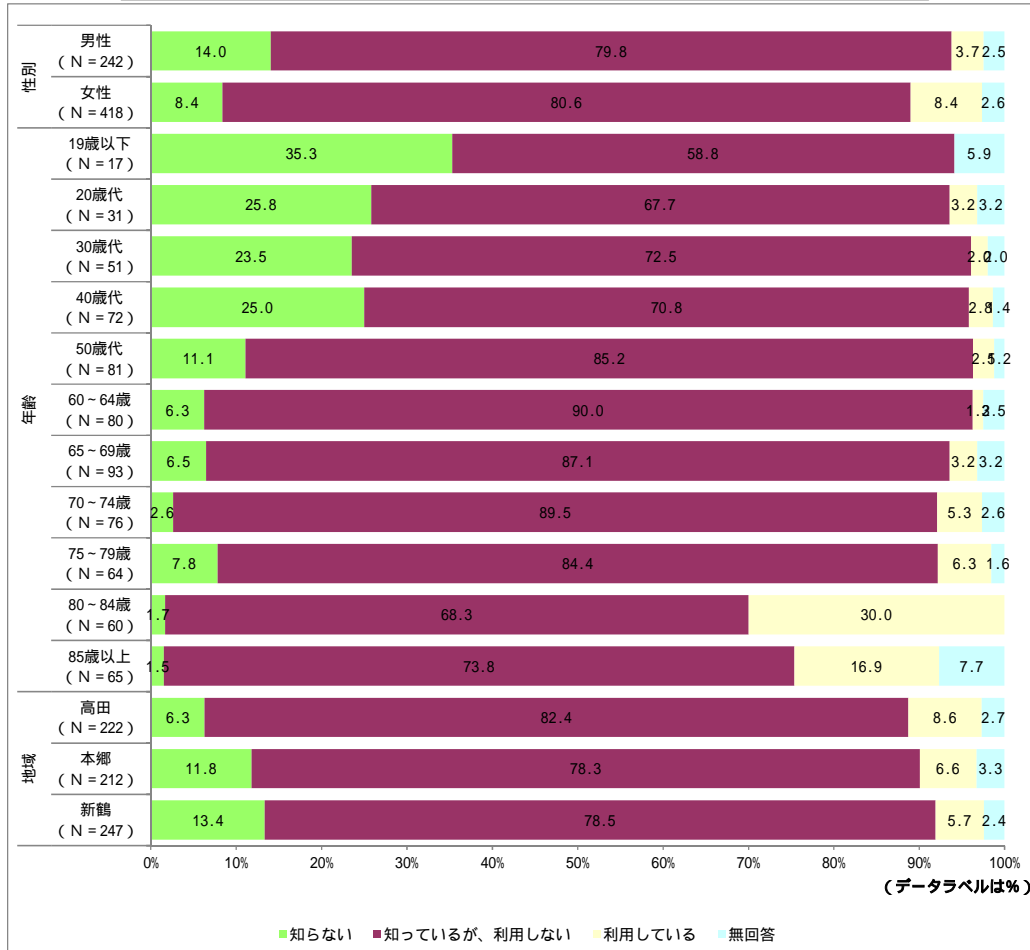
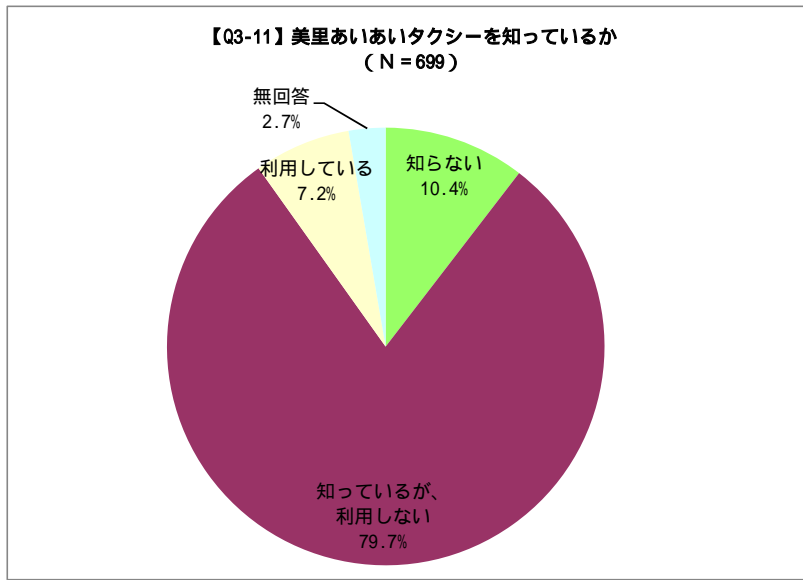
- 回答者の「美里あいあいタクシーの認知及び利用状況」は、「知っているが、利用しない」が最も高く79.7%、次いで「知らない」10.4%と続いている。

年齢層別

- 全ての年齢層で「知っているが、利用しない」が50.0%を超えている。
- 19歳以下で「知らない」が35.0%を超えており、他の年代に比べて高くなっている。

地域別

- 全ての地域で「知っているが、利用しない」が70.0%を超えている。



⑫【3-12】美里あいあいタクシーをしているが、利用しない理由として当てはまるものすべてにつけてください。(複数回答)

【3-11】で「知っているが、利用しない」を選んだ人のみ回答
全体

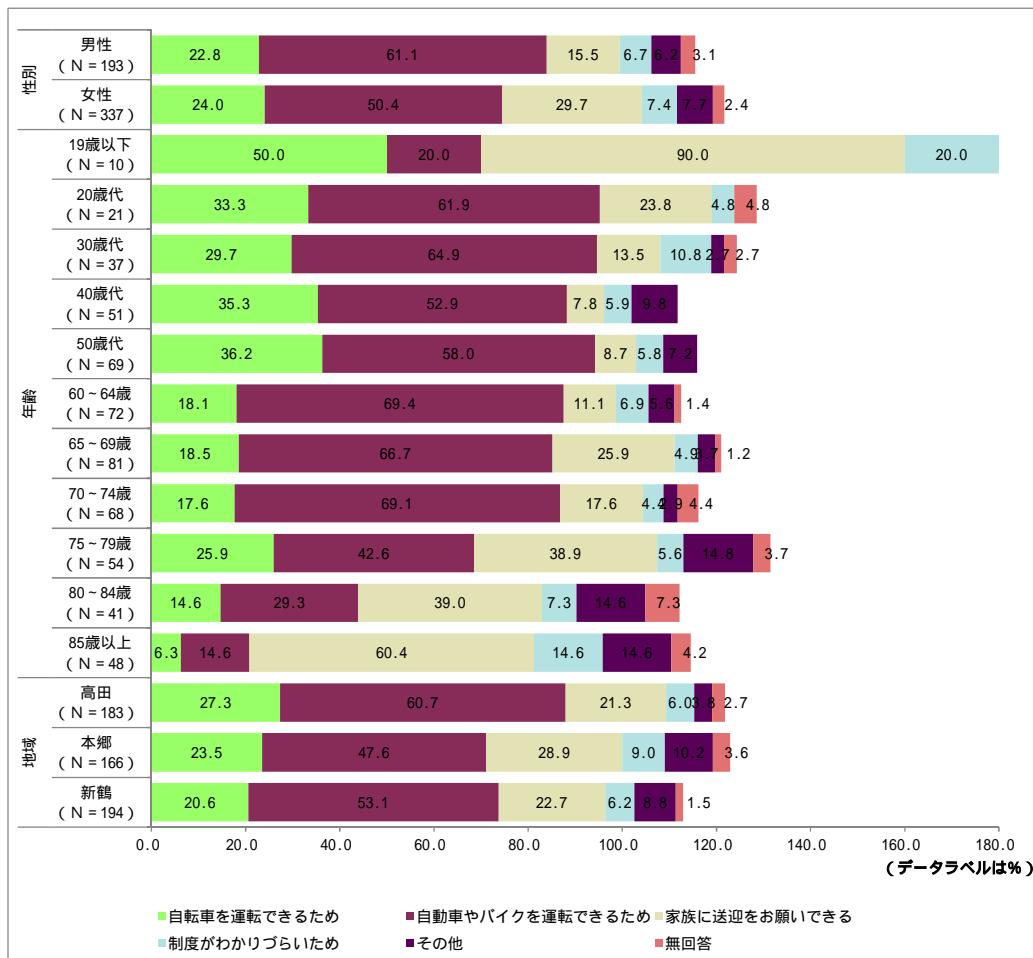
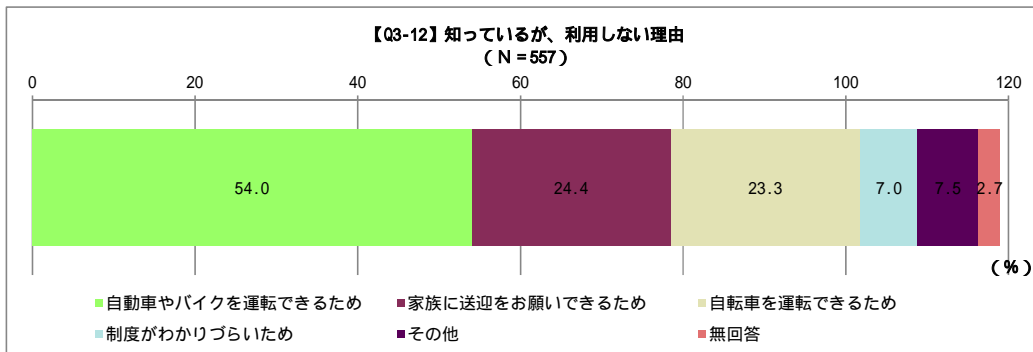
- ・【3-11】で「知っているが、利用しない」を選択した回答者の「利用しない理由」は、「自動車やバイクを運転できるため」が最も高く54.0%、次いで「家族に送迎をお願いできるため」24.4%と続いている。

年齢層別

- ・19歳以下及び85歳以上で「家族に送迎をお願いできる」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。
- ・20歳代～74歳で「自動車やバイクを運転できるため」が50.0%を超えている。

地域別

- ・全ての地域で「自動車やバイクを運転できるため」の割合が高くなっている。



⑬【3-13】美里あいあいタクシーの利用頻度を教えてください。(複数回答)

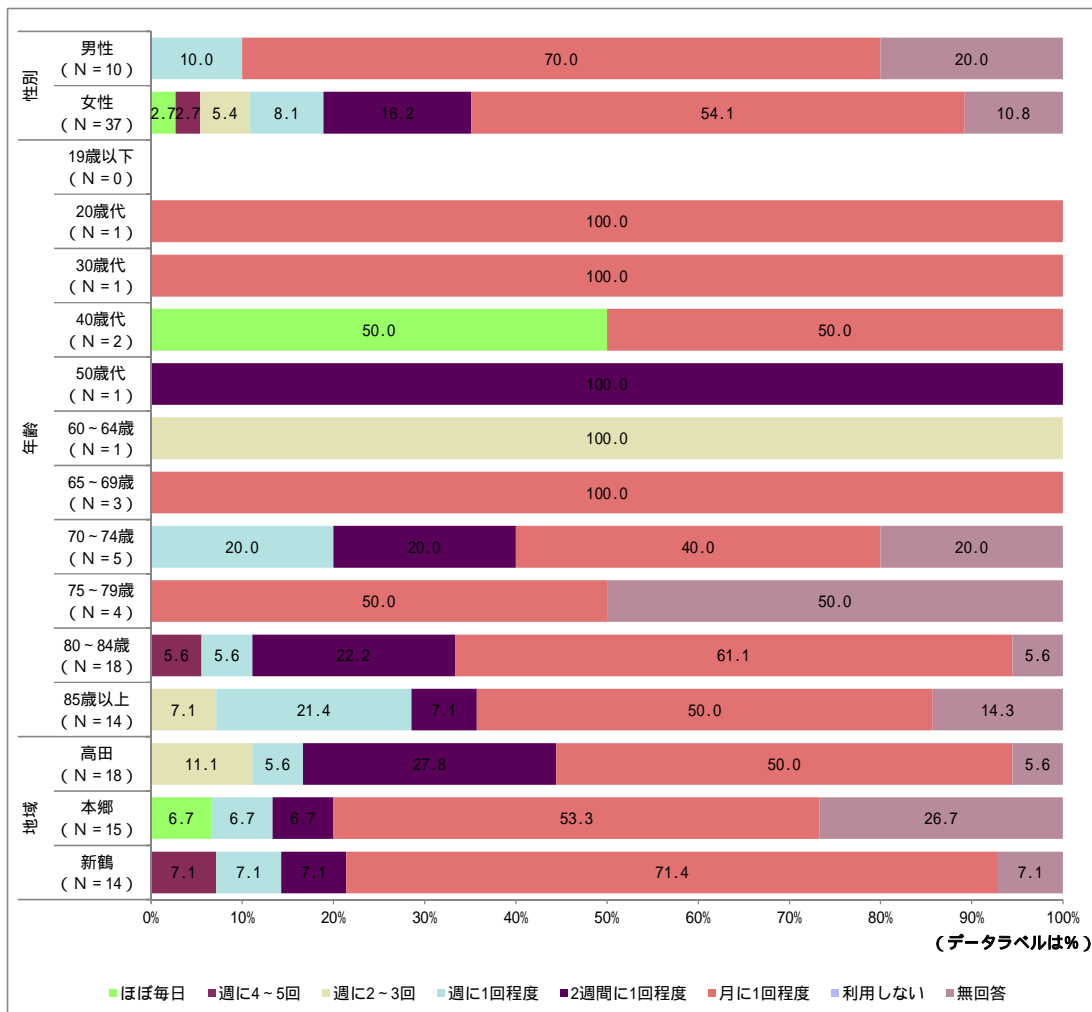
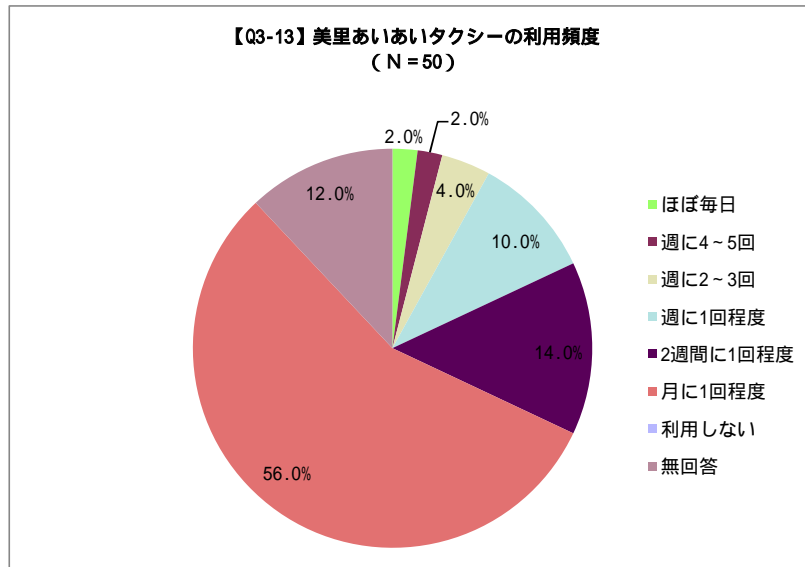
【3-11】で「利用している」を選んだ人のみ回答

全体

- ・【3-11】で「利用している」を選択した回答者の「利用頻度」は、「月に1回程度」が最も高く56.0%、次いで「2週間に1回程度」14.0%と続いている。

地域別

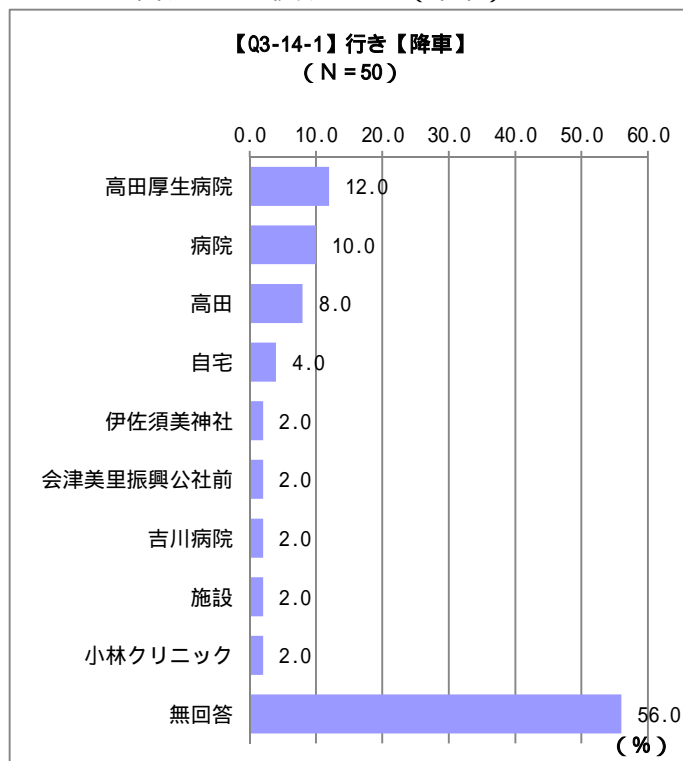
- ・全て地域で「月に1回程度」の割合が高くなっている。



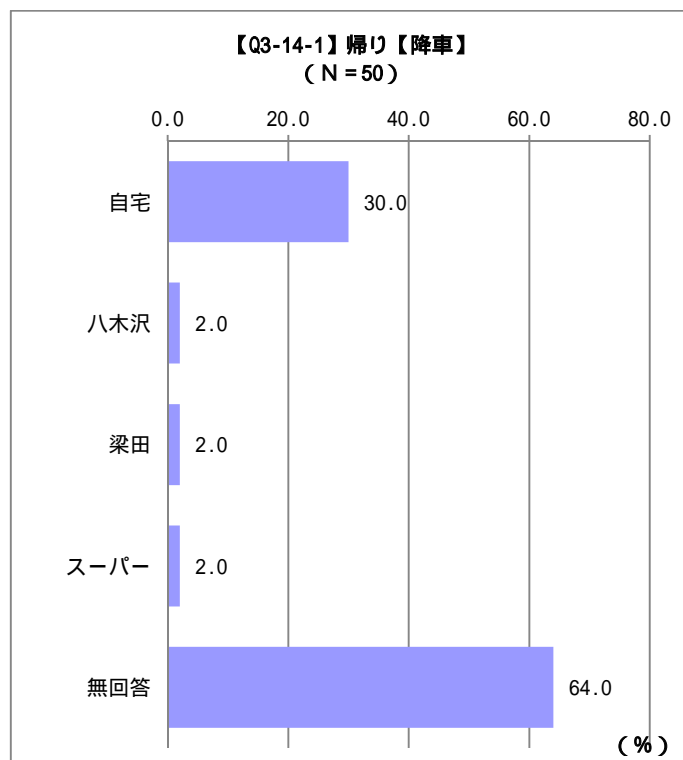
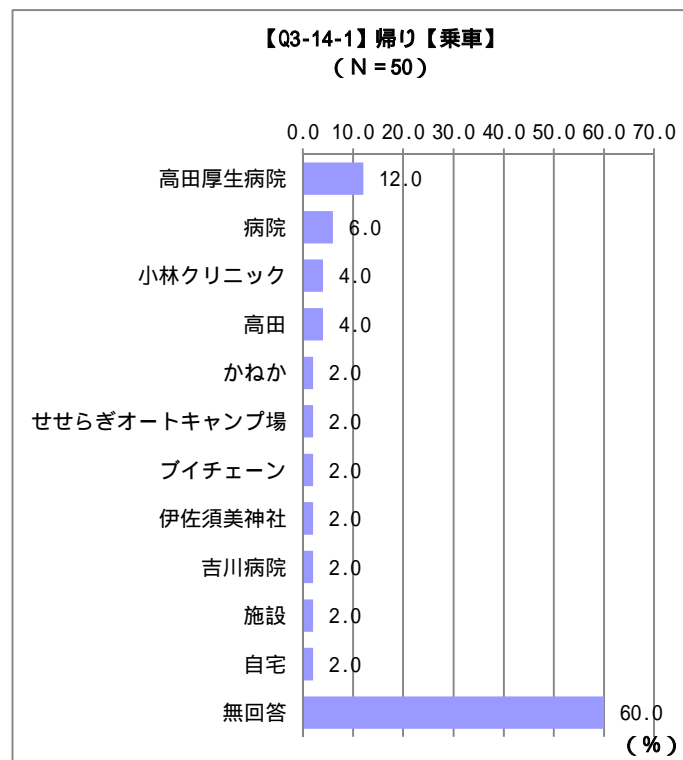
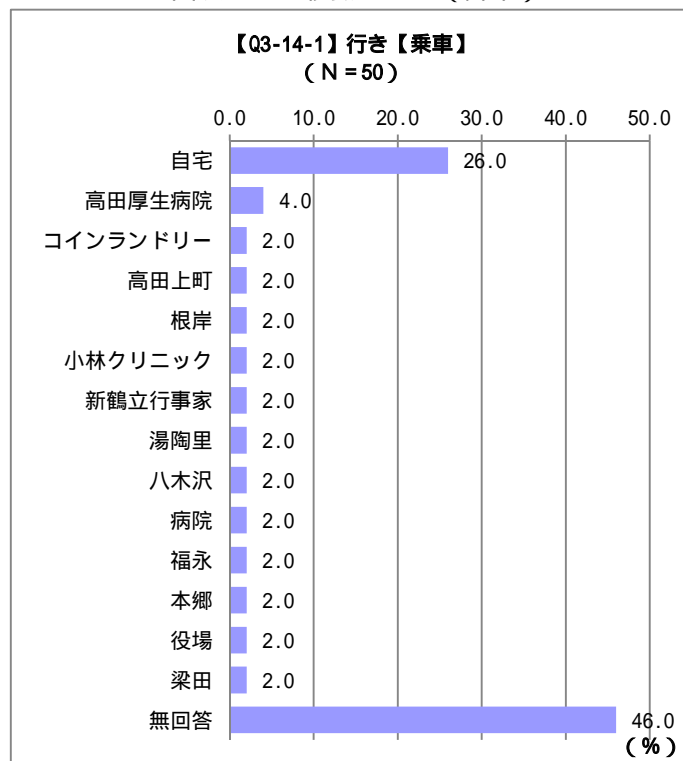
⑭【3-14】美里あいあいタクシーを利用する際の主な移動ルート教えてください。(自由記述回答)

- ・回答者の行きの場合における「美里あいあいタクシーの移動ルート」について、乗車は「自宅」が最も高く 26.0%、次いで「高田厚生病院」4.0%と続いている。一方、降車は「高田厚生病院」が最も高く 12.0%、次いで「病院」10.0%と続いている。
- ・帰りの場合について、乗車は「高田厚生病院」が最も高く 12.0%、次いで「病院」6.0%と続いている。一方、降車は「自宅」が最も高く 30.0%となっている。

<図表 主な移動ルート(乗車)>



<図表 主な移動ルート(降車)>



自由意見は、調査票に記入された内容をほぼ原文どおりに記載しています。

⑬【3-15】「片道利用の場合」の行きまたは帰りの移動手段を教えてください。

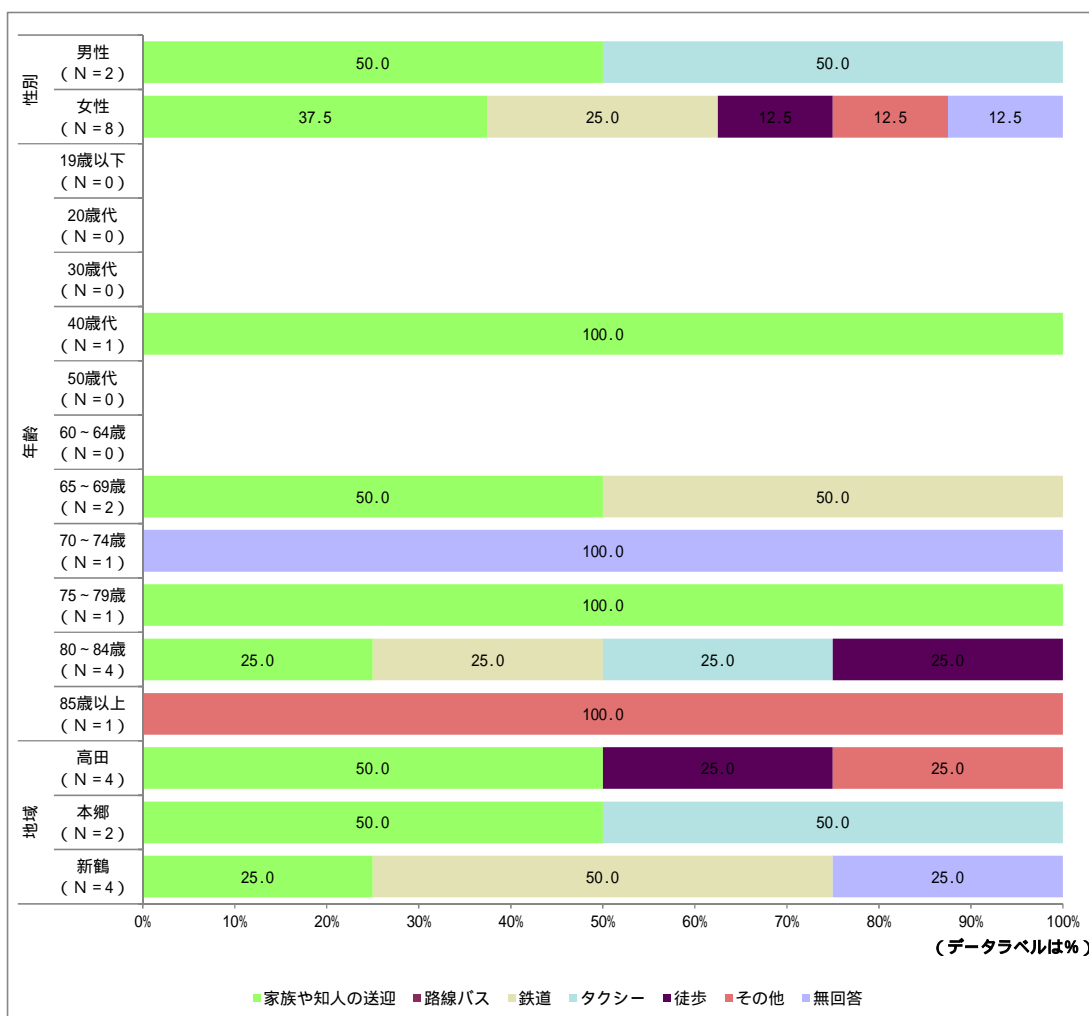
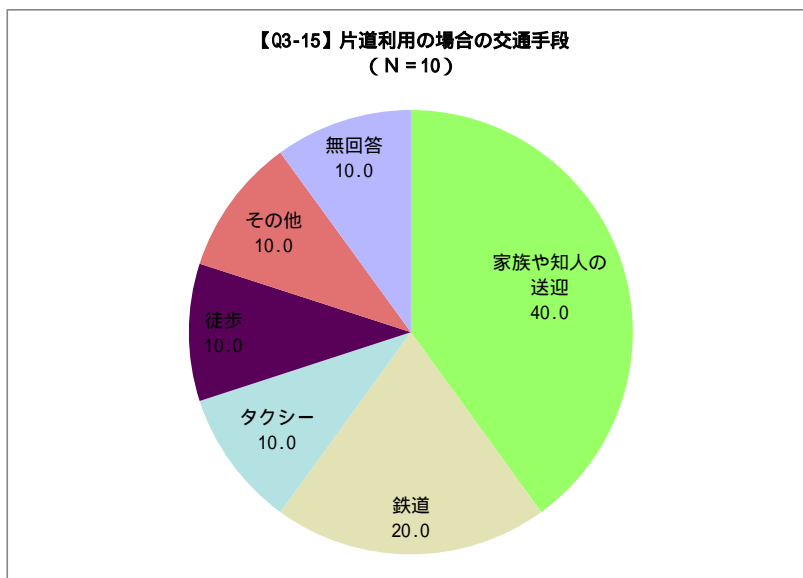
【3-14】で「片道利用」を選んだ人のみ回答

全体

- 【3-14】で「片道利用」を選択した回答者の「行きまたは帰りの移動手段」は、「家族や知人の送迎」が最も高く54.5%、次いで「タクシー」13.6%と続いている。

地域別

- 全ての地域で「家族や知人の送迎」の割合が高くなっている。



⑩【3-16】美里あいあいタクシーに対する満足度を、それぞれ1つずつお選びください。

乗降場所

全体

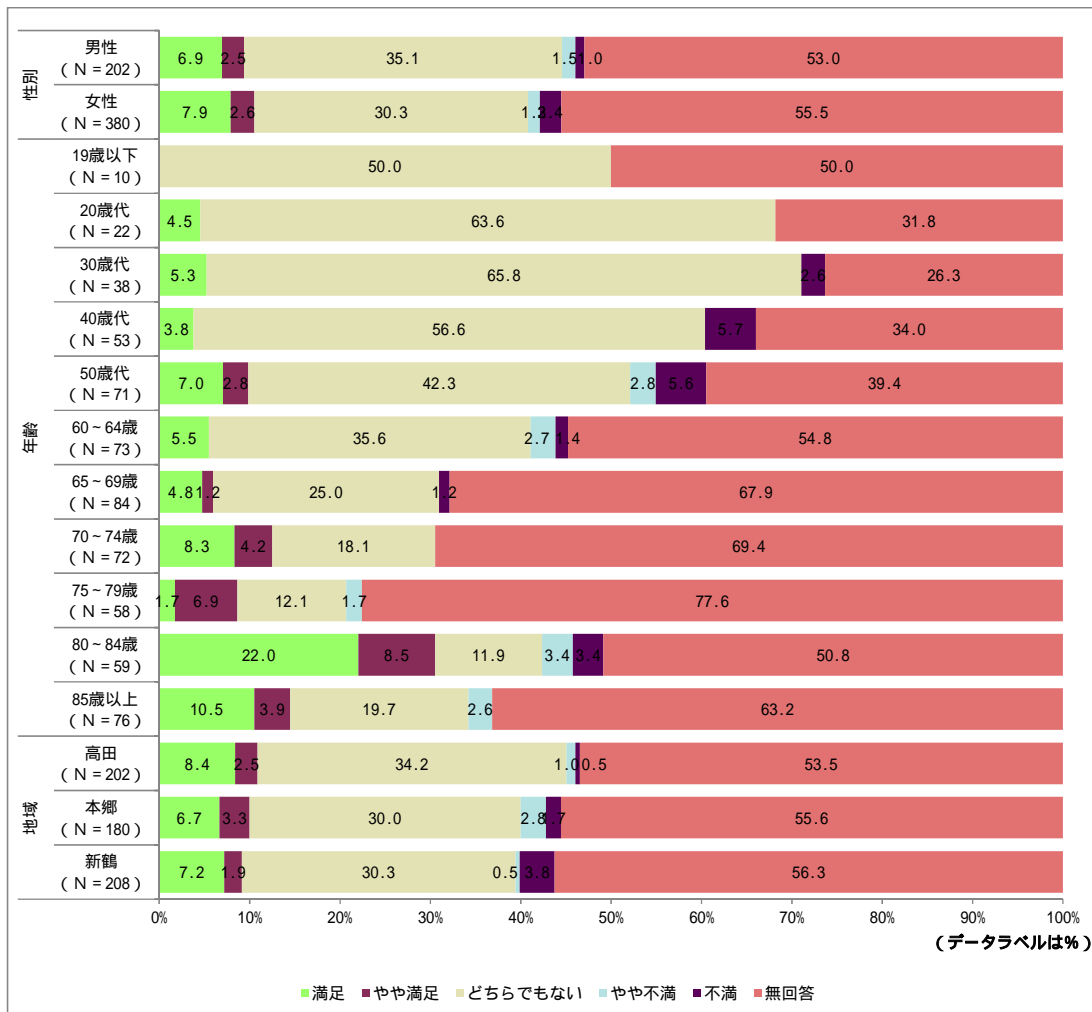
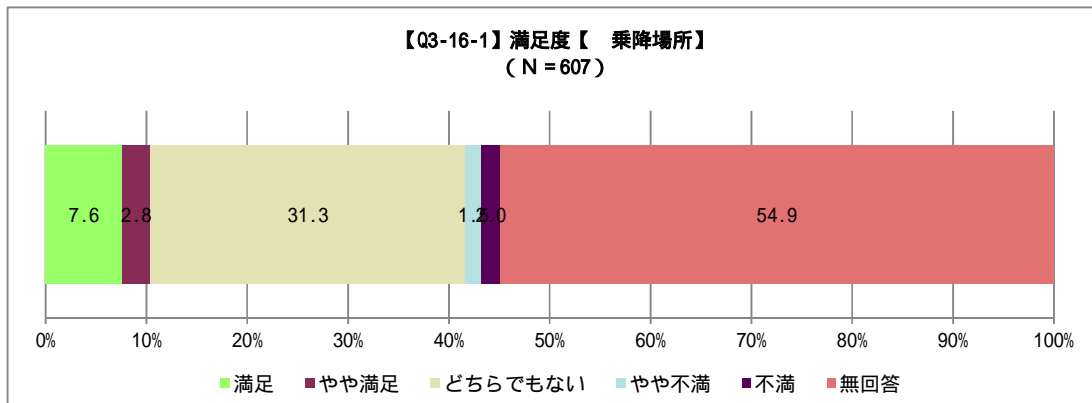
- ・回答者の「乗降場所に対する満足度」は、「どちらでもない」が最も高く 43.1%、次いで「満足」10.4%と続いている。

年齢層別

- ・50歳代で「不満」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。
- ・80歳～84歳で「満足」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。

地域別

- ・全ての地域で「満足」の割合が高くなっている。



運行本数

全体

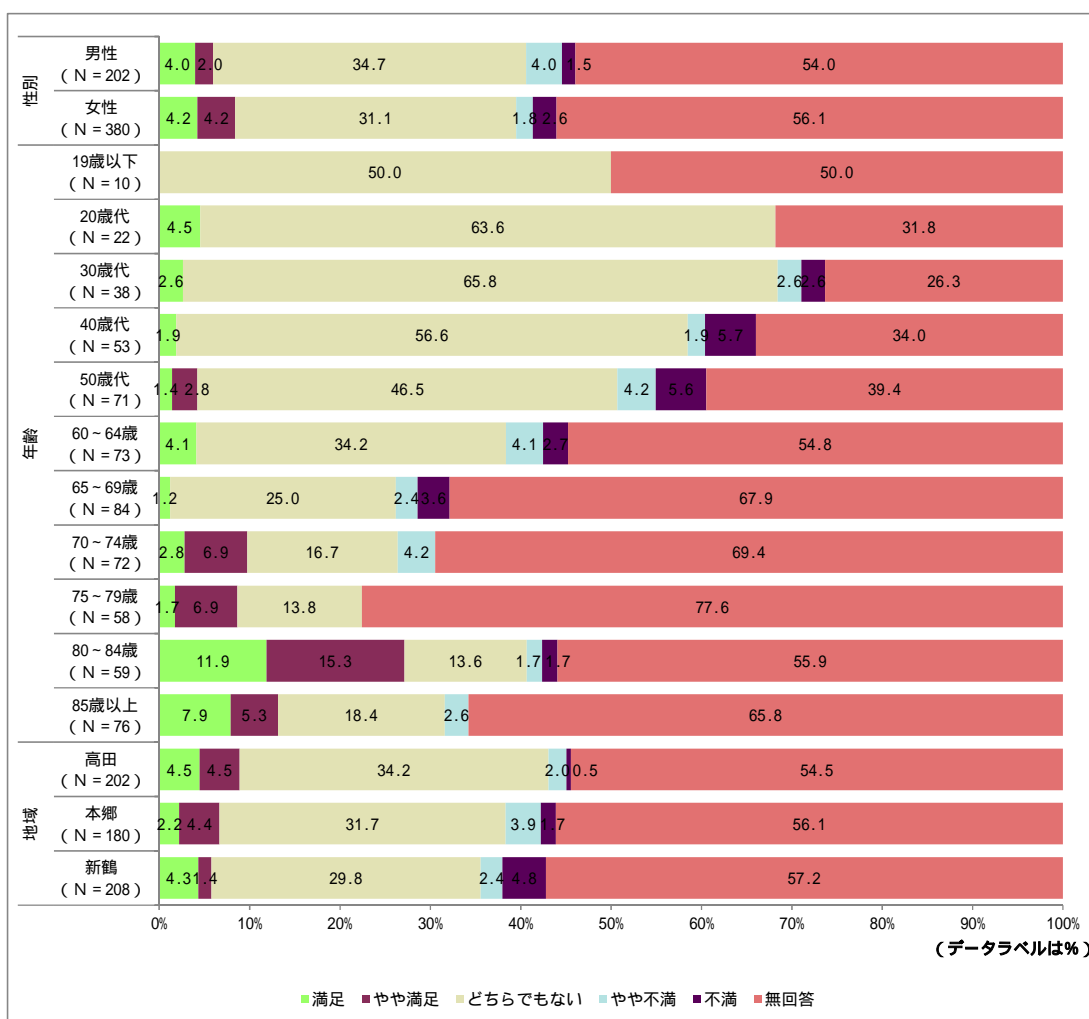
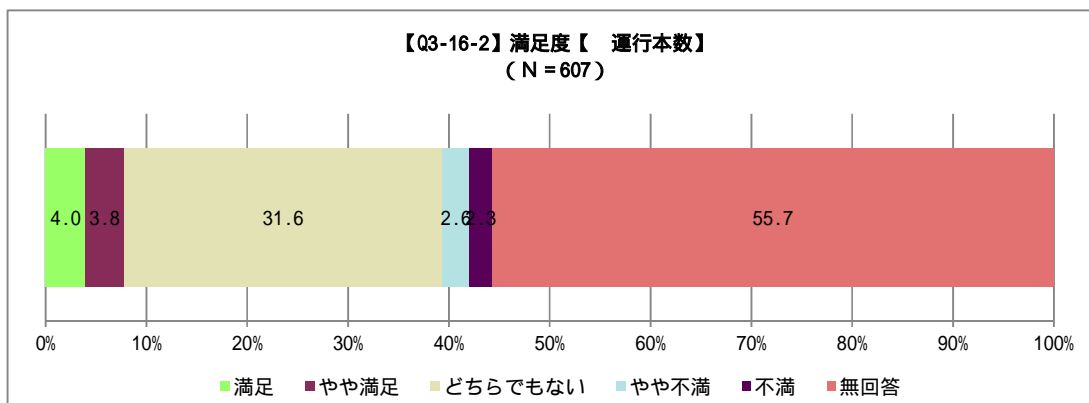
- 回答者の「運行本数に対する満足度」は、「どちらでもない」が最も高く 43.5%、次いで「満足」5.4%と続いている。

年齢層別

- 80歳以上で「満足」が10.0%を超えている。
- 50歳代で「不満」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。

地域別

- 高田地域で「満足」「やや満足」の割合が高くなっている。



運行時間帯

全体

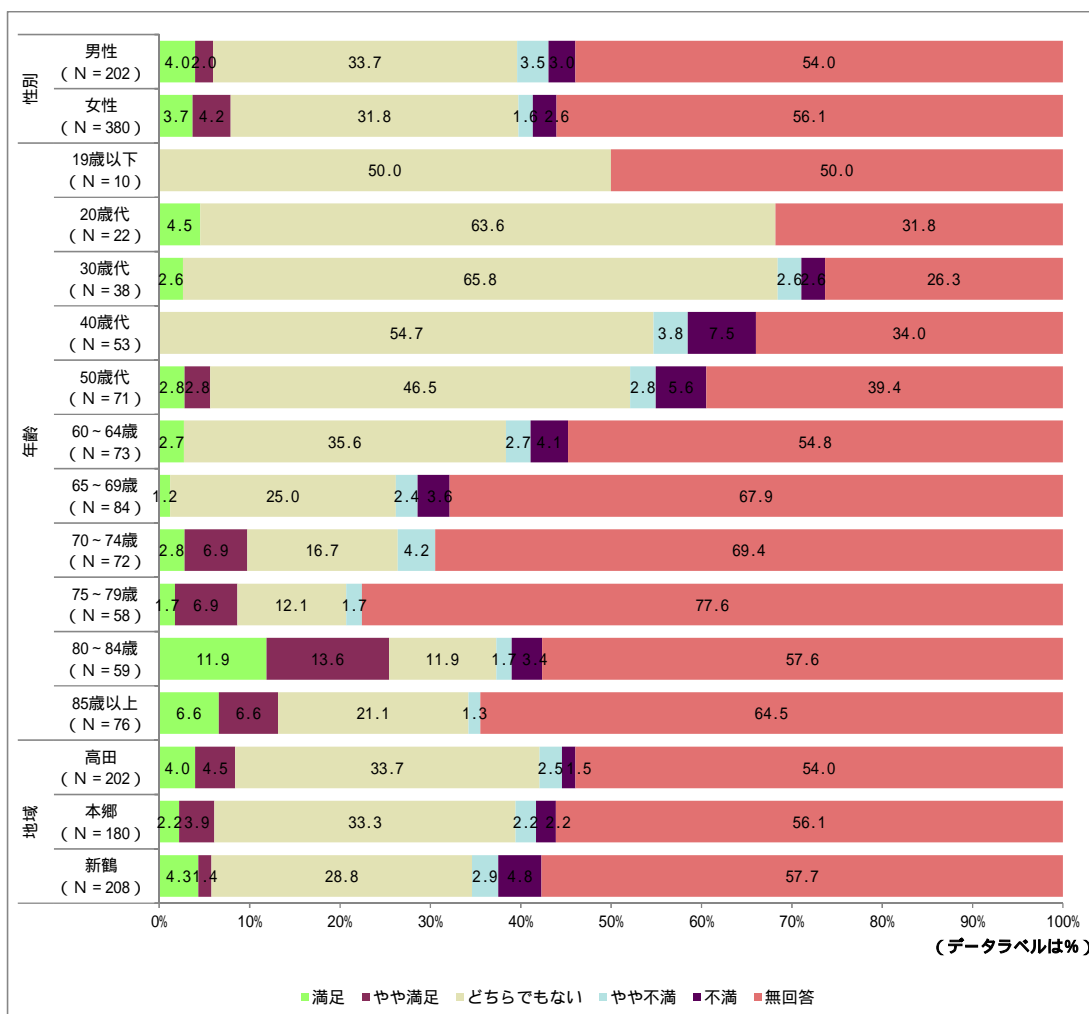
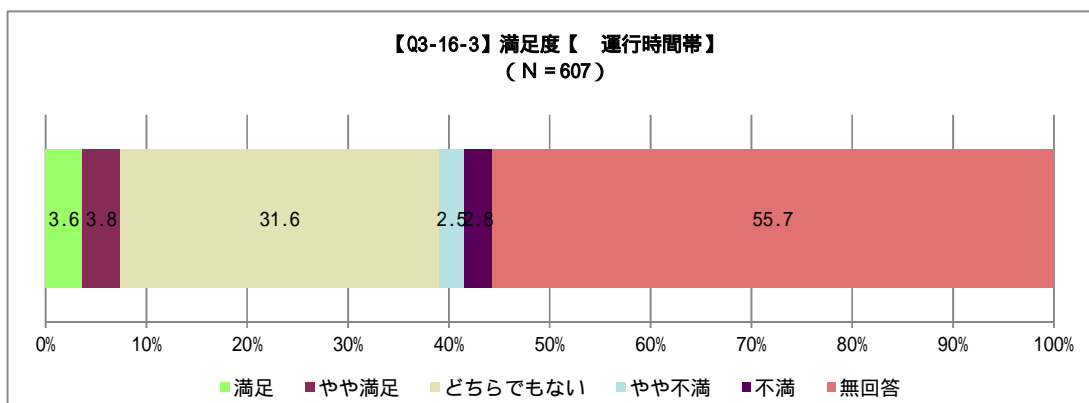
- 回答者の「運行時間帯に対する満足度」は、「どちらでもない」が最も高く 43.5%、次いで「やや満足」5.2%と続いている。

年齢層別

- 80～84歳で「満足」「やや満足」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。
- 40歳代で「不満」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。

地域別

- 高田地域で「やや満足」の割合が、他の地域に比べて高くなっている。
- 新鶴地域で「不満」の割合が、他の地域に比べて高くなっている。



予約方法

全体

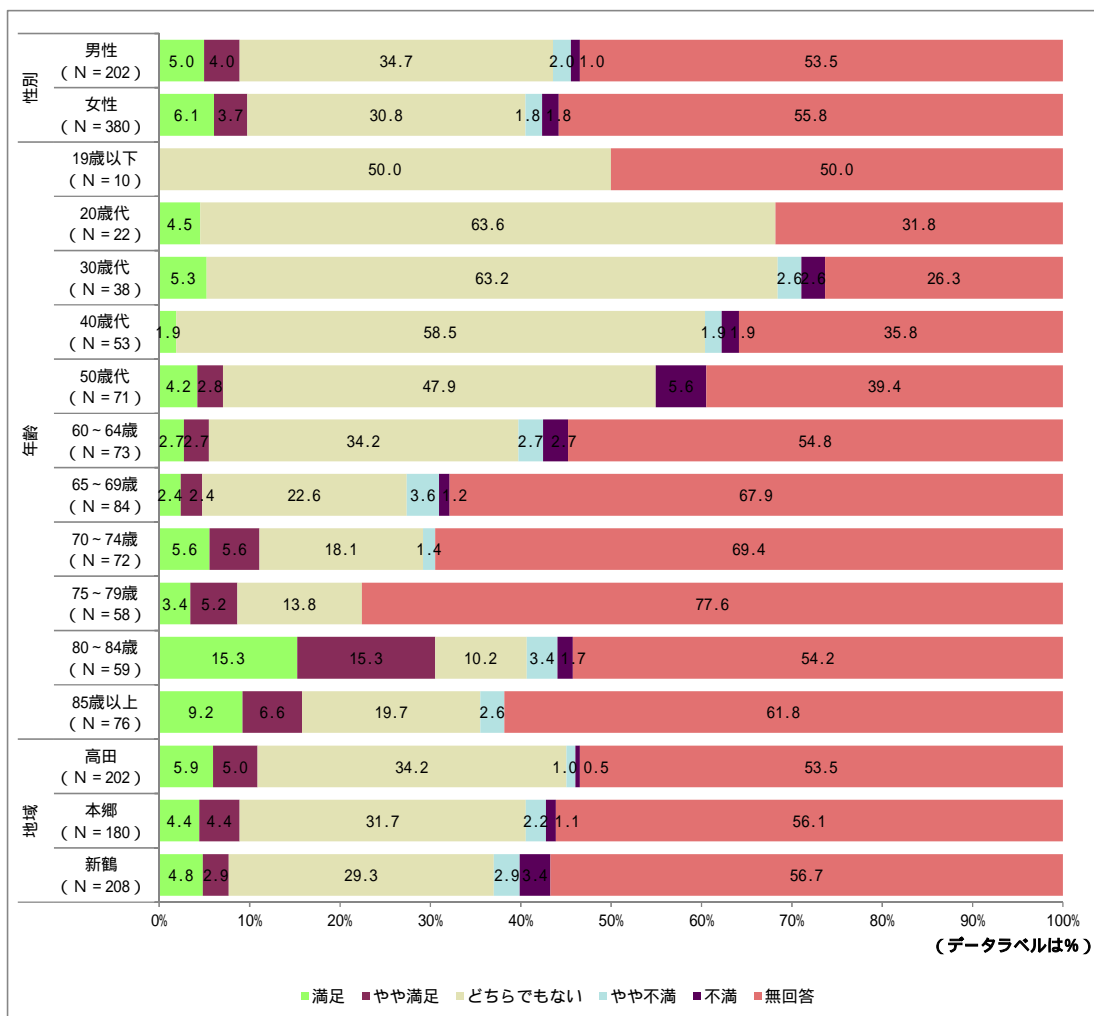
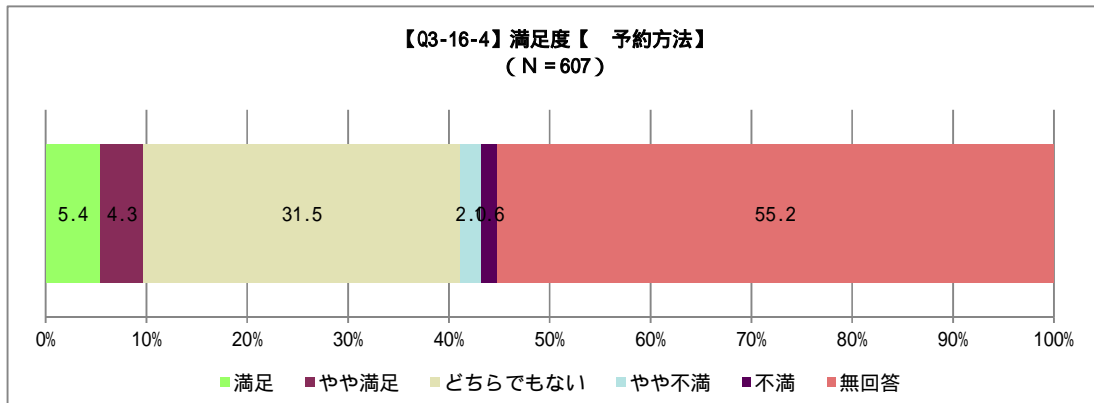
- 回答者の「予約方法に対する満足度」は、「どちらでもない」が最も高く 31.5%、次いで「満足」5.4%と続いている。

年齢層別

- 80～84歳で「満足」「やや満足」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。
- 50歳代で「不満」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。

地域別

- 高田地域で「満足」の割合が、他の地域に比べて高くなっている。



車両の乗降り

全体

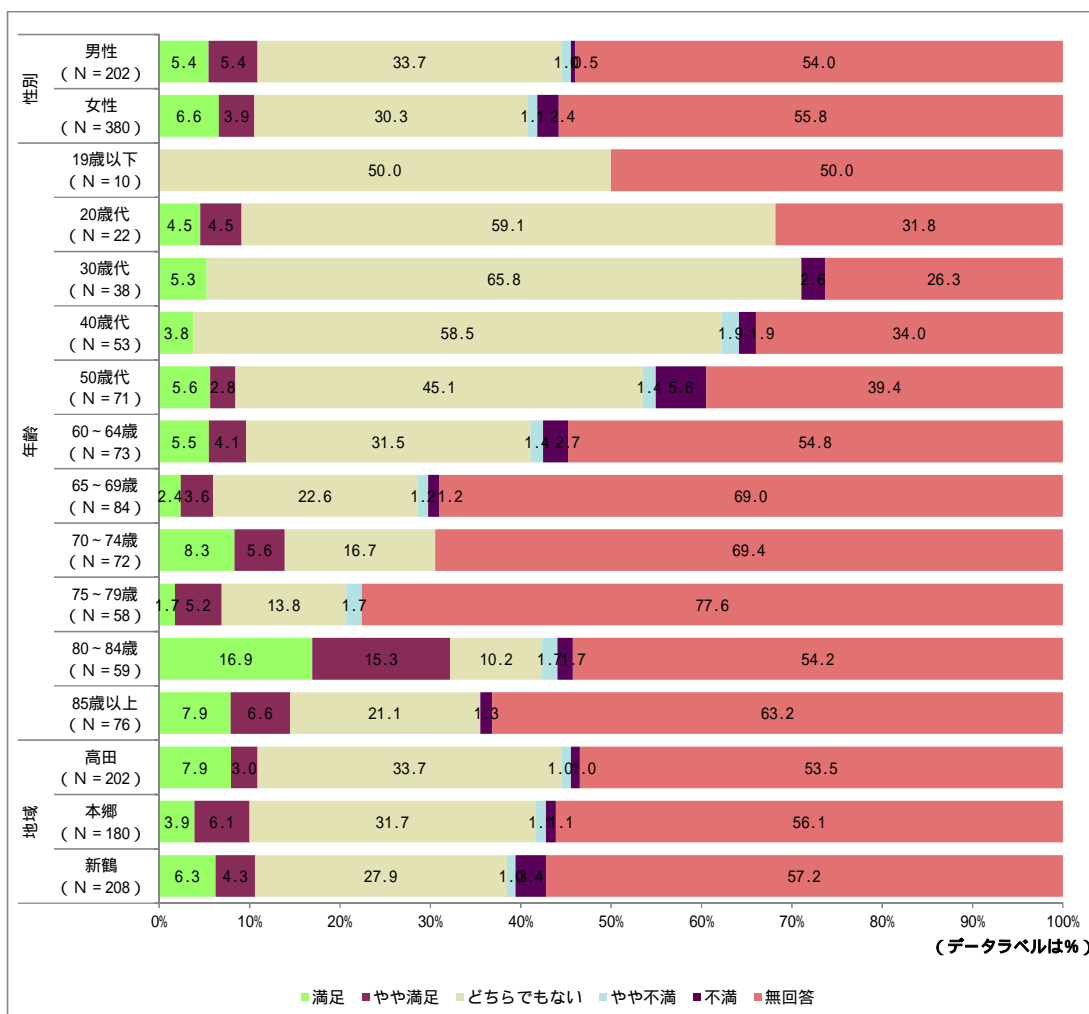
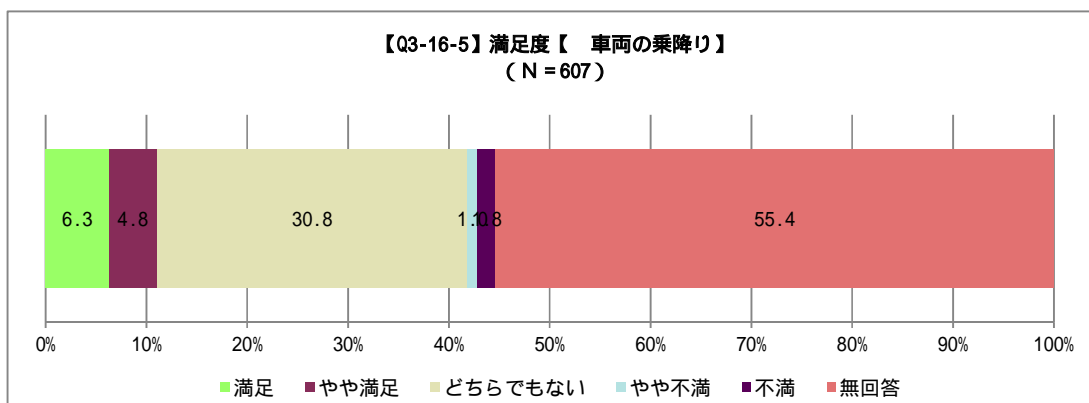
- 回答者の「車両の乗降りに対する満足度」は、「どちらでもない」が最も高く 30.8%、次いで「満足」6.3%と続いている。

年齢層別

- 50歳代で「不満」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。
- 80～84歳で「満足」「やや満足」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。

地域別

- 高田地域で「満足」の割合が、他の地域に比べて高くなっている。
- 本郷地域で「やや満足」の割合が、他の地域に比べて高くなっている。



運賃

全体

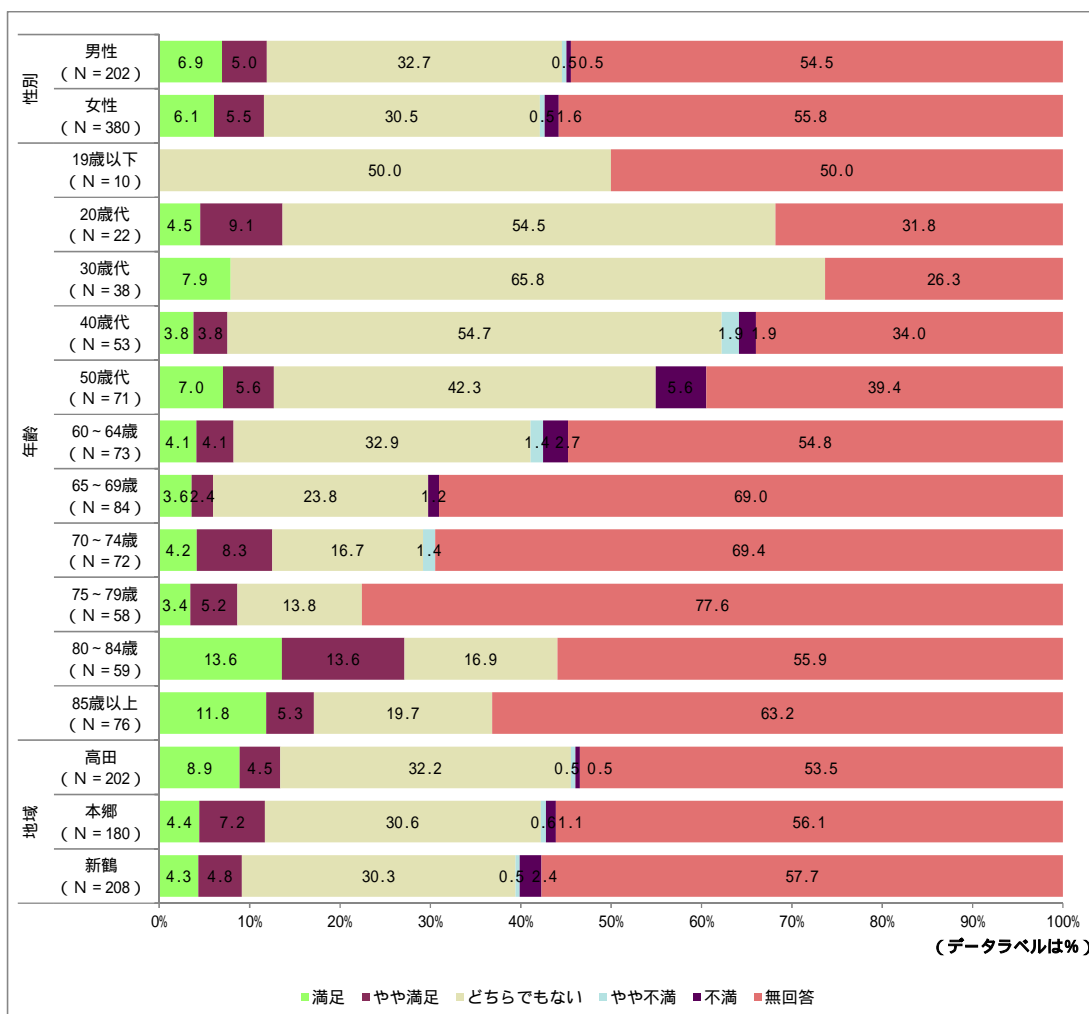
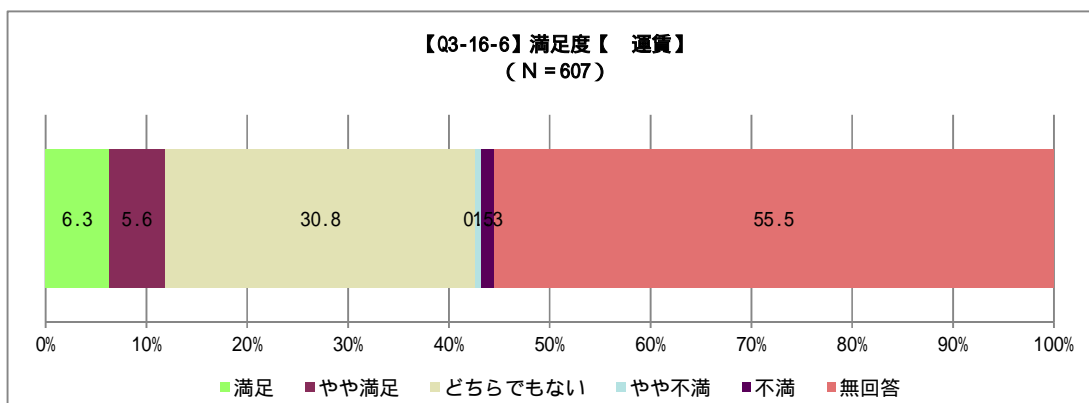
- 回答者の「運賃に対する満足度」は、「どちらでもない」が最も高く 30.8%、次いで「満足」6.3%と続いている。

年齢層別

- 50歳代で「不満」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。
- 80～84歳で「満足」「やや満足」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。

地域別

- 高田地域で「満足」の割合が、他の地域に比べて高くなっている。
- 本郷地域で「やや満足」の割合が、他の地域に比べて高くなっている。



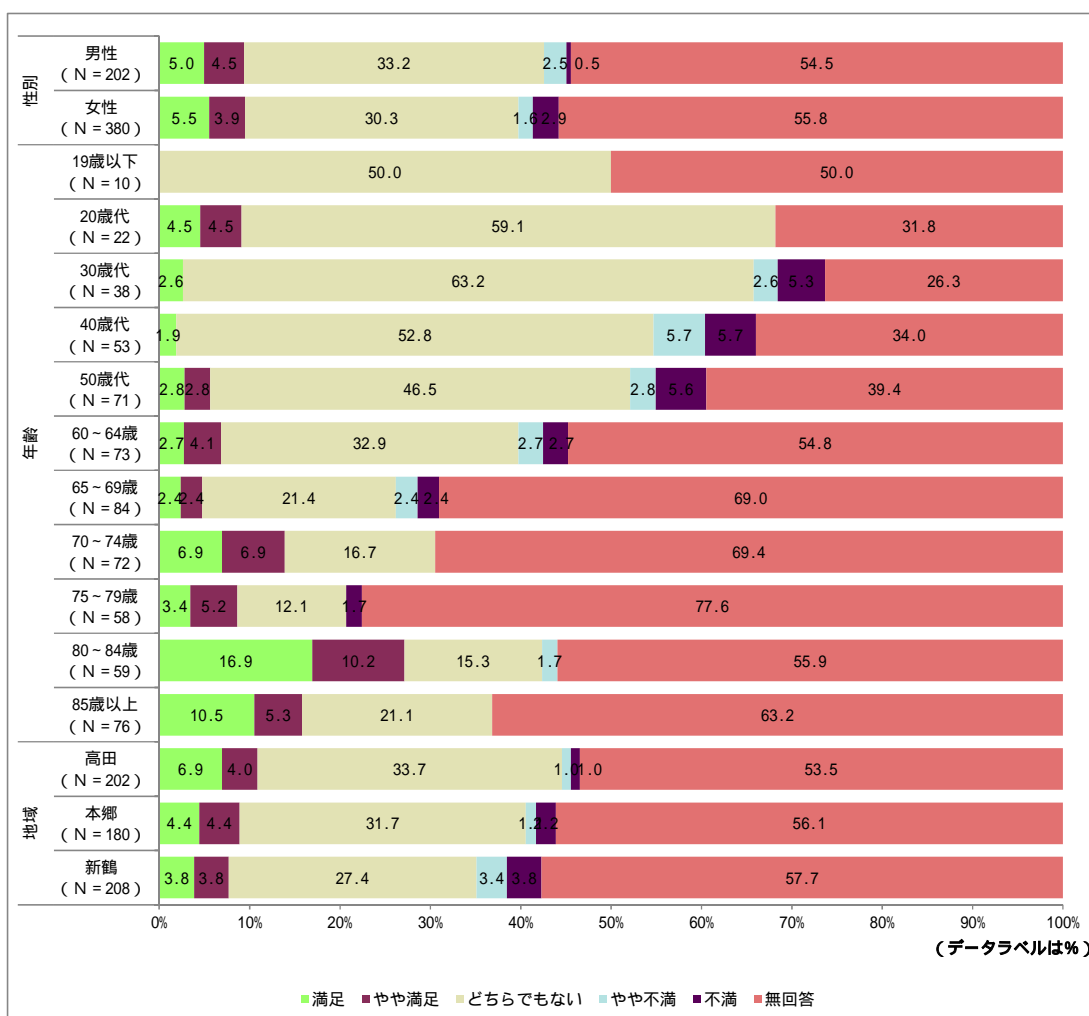
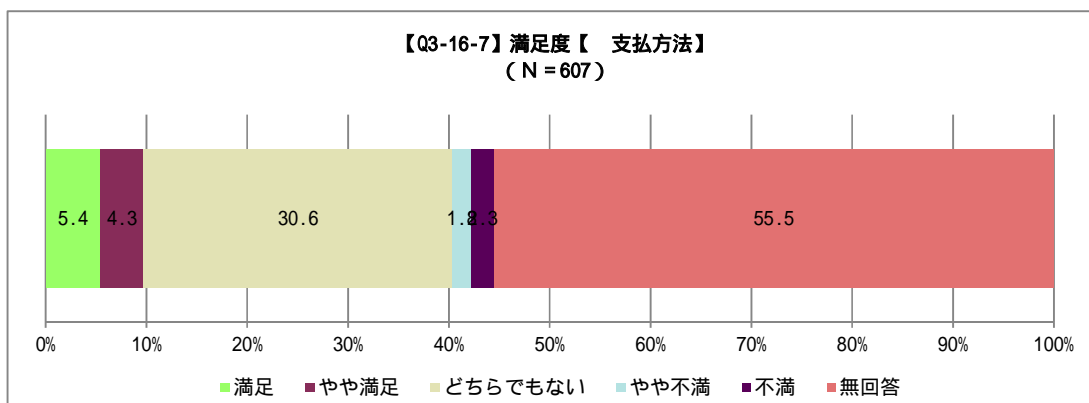
支払方法

全体

- 回答者の「支払方法に対する満足度」は、「どちらでもない」が最も高く 30.6%、次いで「満足」5.4%と続いている。

年齢層別

- 30歳代～50歳代で「不満」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。
- 80～84歳で「満足」「やや満足」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。
- 地域別
- 高田地域で「満足」の割合が、他の地域に比べて高くなっている。
- 本郷地域で「やや満足」の割合が、他の地域に比べて高くなっている。



⑩【3-17】美里あいあいタクシーをより多くの町民に利用してもらうための改善方法等について、
～ についてそれぞれお答えください。

改善方法等について、当てはまるものすべてに をつけてください。(複数回答)

全体

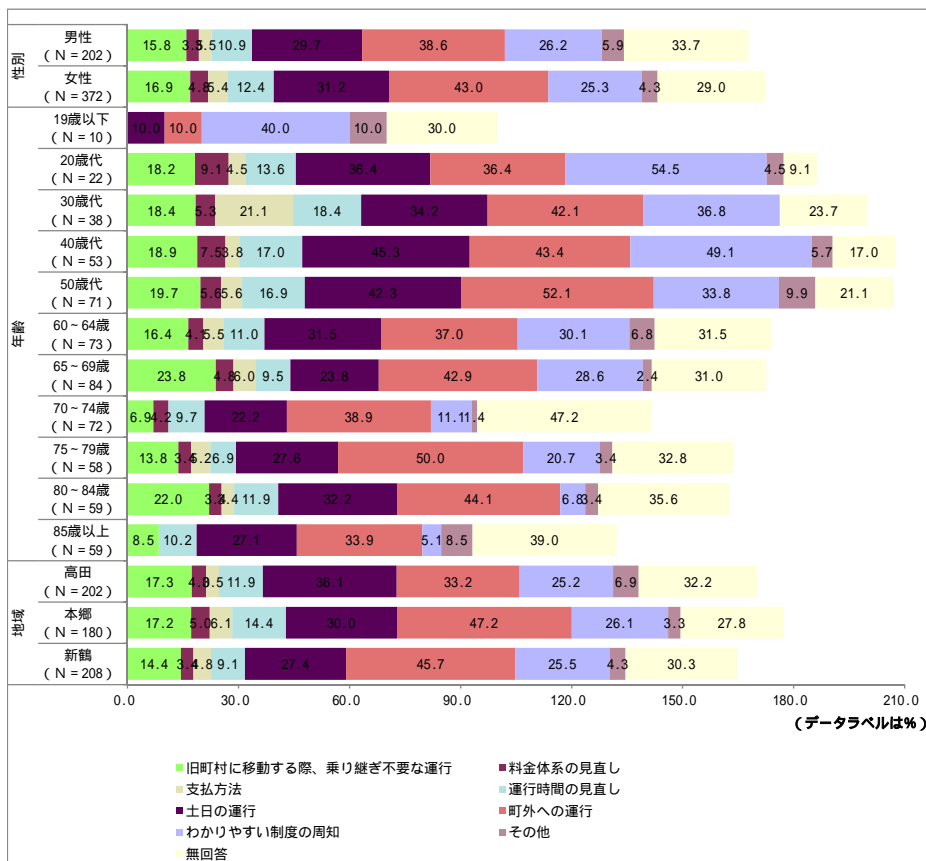
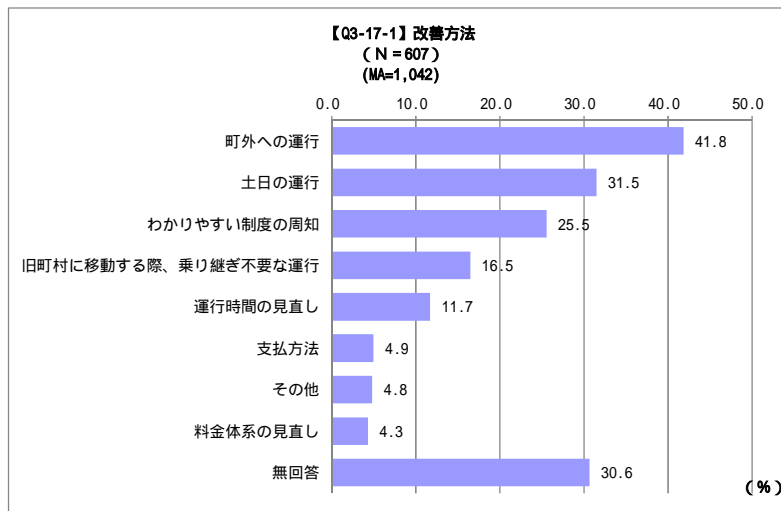
- 回答者の「改善方法」は、「町外への運行」が最も高く 41.8%、次いで「土日の運行」31.5%と続いている。

年齢層別

- 20歳代で「わかりやすい制度の周知」が50.0%を超えている。
- 50歳代及び75～79歳で「町外への運行」50.0%を超えている。
- 40歳代～50歳代で「土日の運行」が40.0%を超えている。

地域別

- 本郷地域及び新鶴地域で「町外への運行」が、高田地域に比べて高くなっている。



1回の運賃は、いくらが適切だと思いますか。1つお選びください。

全体

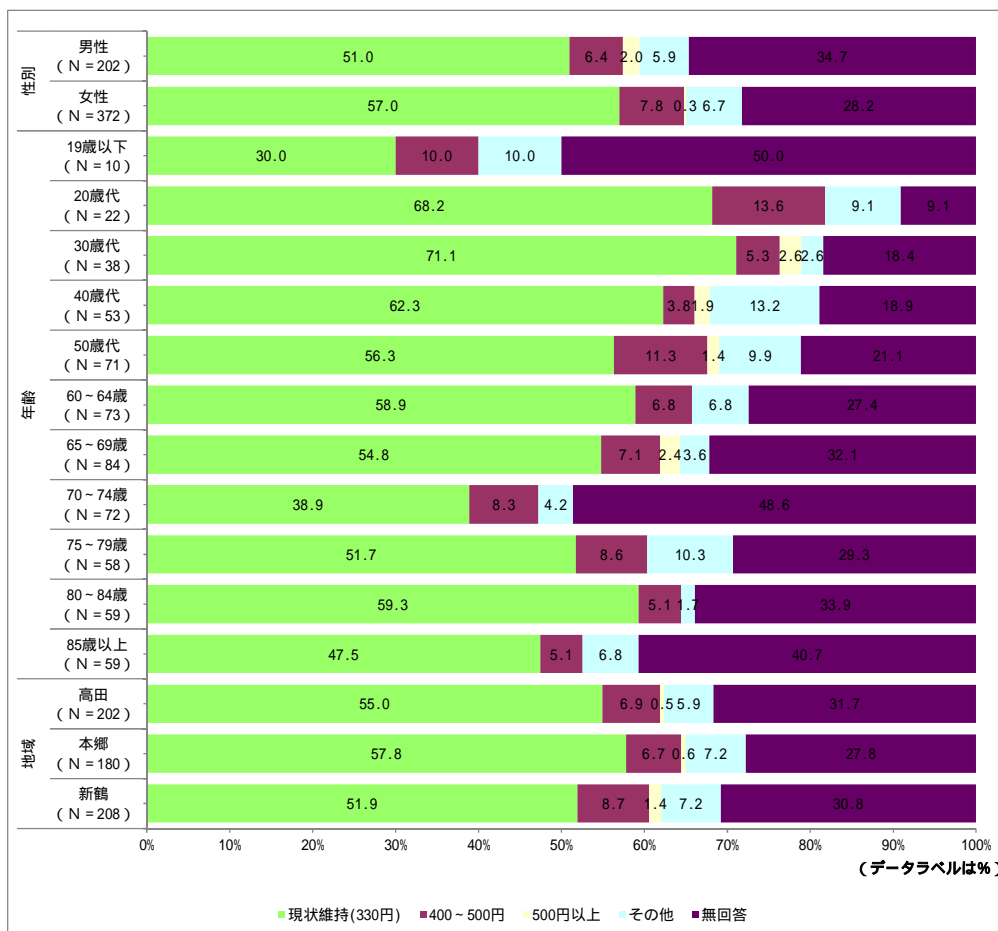
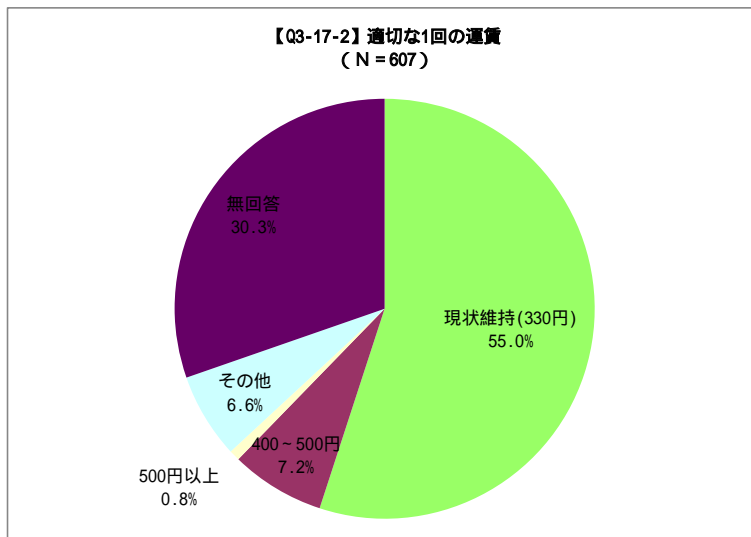
- 回答者の「1回の運賃」は、「現状維持(330円)」が最も高く55.0%、次いで「400~500円」7.2%と続いている。

年齢層別

- 全ての年齢層で「現状維持(330円)」の割合が高くなっている。
- 20歳代で「400~500円」の割合が高くなっている。

地域別

- 全ての地域で「現状維持(330円)」が50.0%を超えている。



支払い方法は何を希望しますか。当てはまるものすべてに をつけてください。(複数回答)

全体

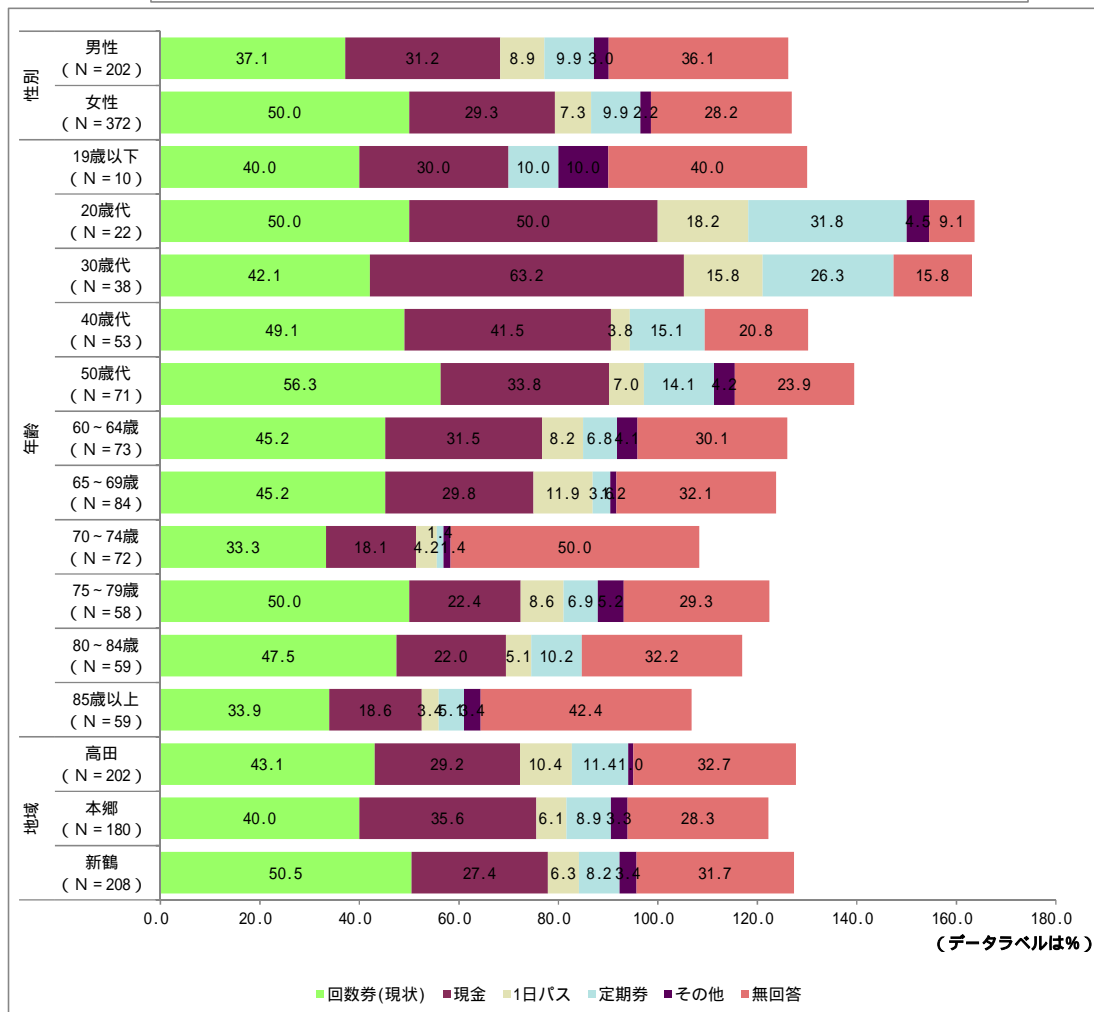
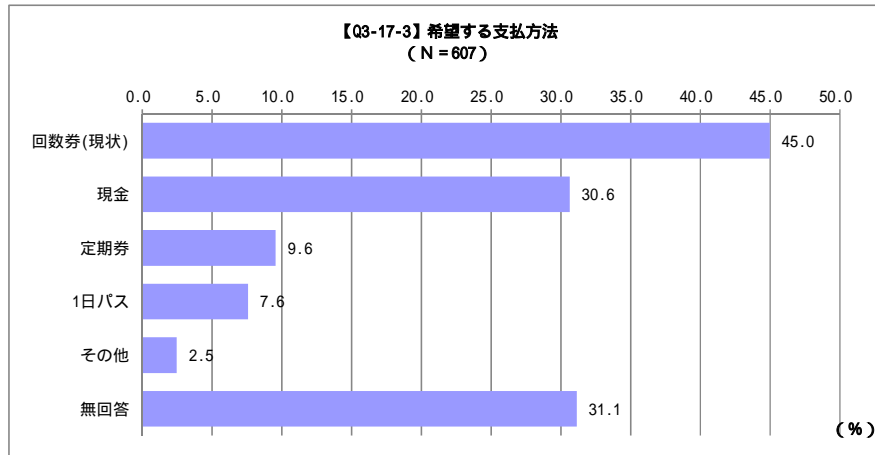
- 回答者の「希望する支払い方法」は、「回数券(現状)」が最も高く 45.0%、次いで「現金」30.6%と続いている。

年齢層別

- 70~74 歳及び 85 歳以上を除く、全ての年齢層で「回数券(現状)」の割合が高くなっている。特に、20 歳代、50 歳代及び 75~79 歳代で 50.0%を超えている。
- 30 歳代で「現金」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。

地域別

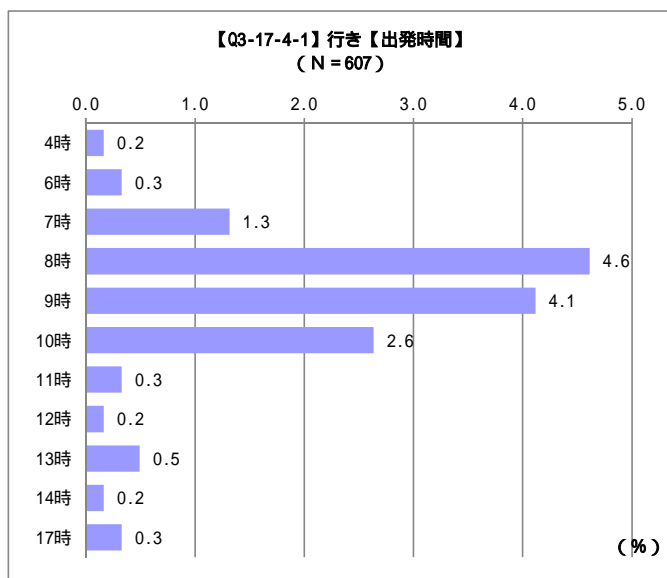
- 全ての地域で「回数券(現状)」の割合が高くなっている。



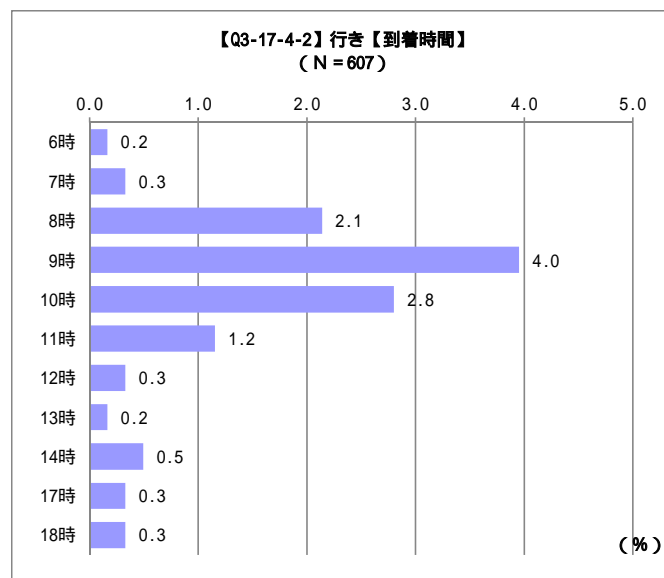
希望する運行時間をご記入ください。(自由記述回答)

- 回答者の「希望する運行時間」について、行きの出発時間は「8時」が最も高く4.6%、次いで「9時」4.1%と続いている。一方、到着時間は「9時」が最も高く4.0%、次いで「10時」2.8%「8時」2.1%と続いている。
- 帰りの出発時間は「11時」が最も高く2.5%、次いで「15時」2.1%「16時」2.0%と続いている。一方、到着時間は「16時」が最も高く2.0%、次いで「12時」1.8%と続いている。

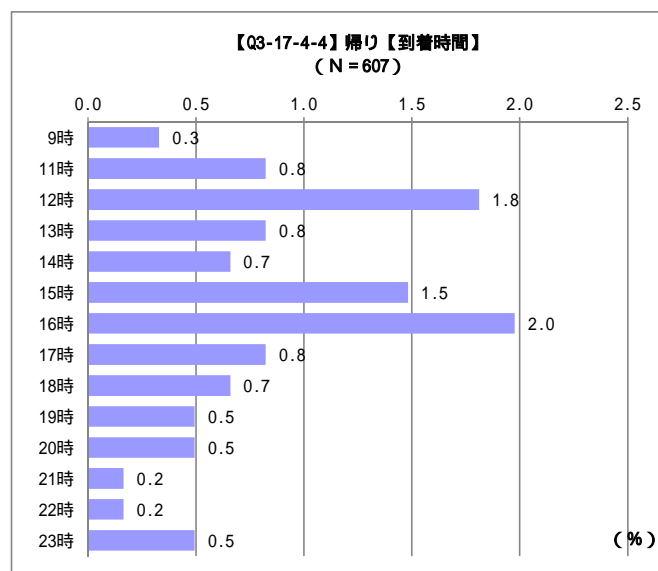
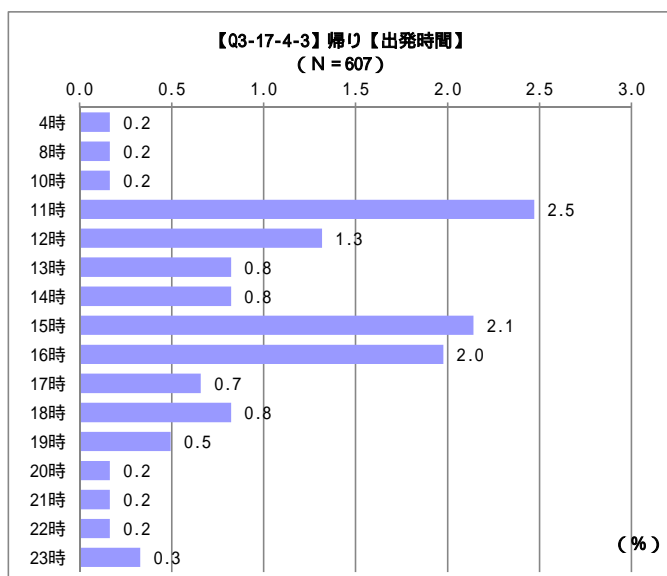
< 図表 希望する運行時間 (出発) >



< 図表 希望する運行時間 (到着) >



無回答多数につき非表示



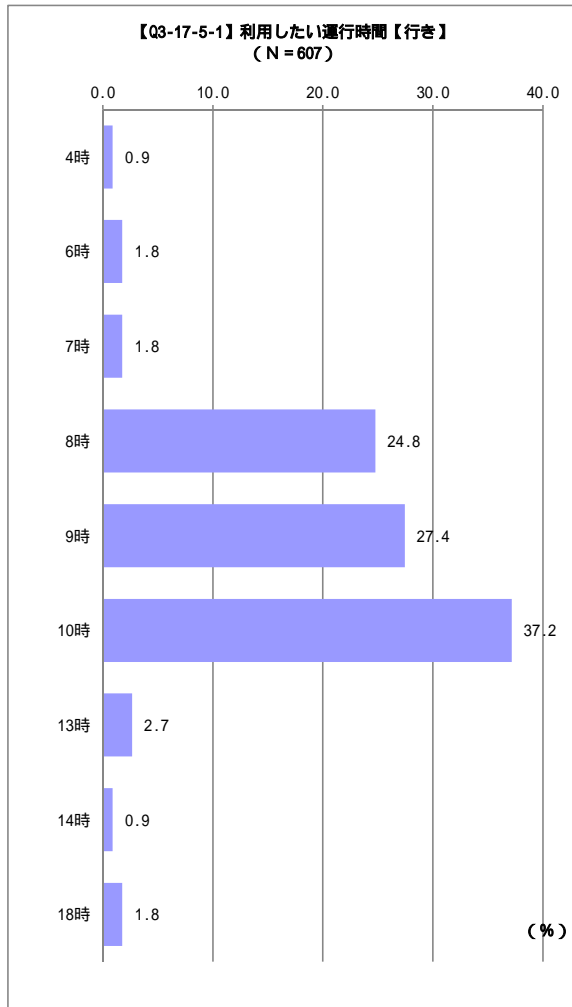
無回答多数につき非表示

土日運行する場合についてご記入ください。(自由記述回答)

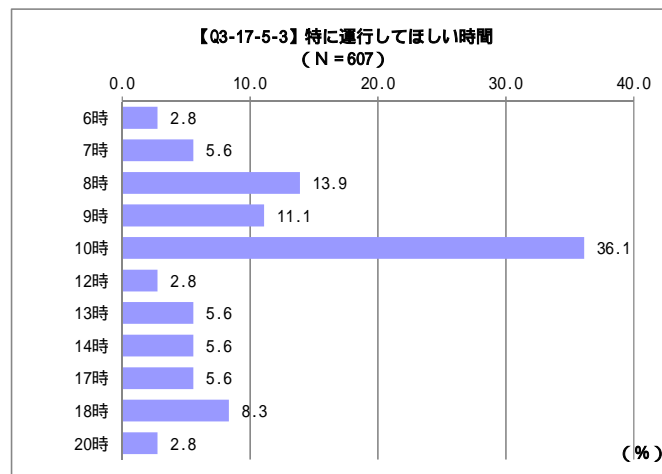
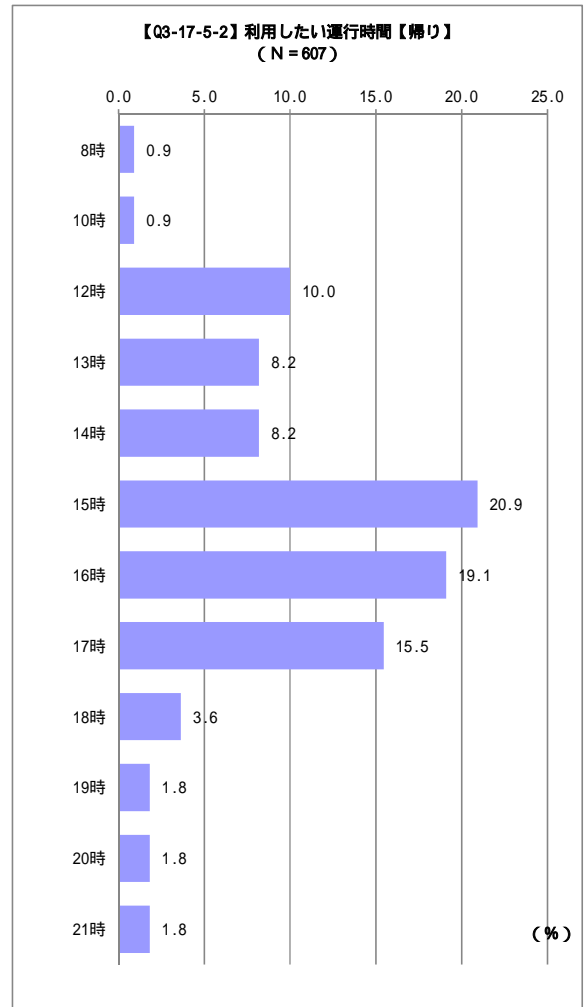
(1) 利用したい運行時間をご記入ください。

- 回答者の「土日運行する場合の希望運行時間」について、行きは「10時」が最も高く37.2%、次いで「9時」27.4%と続いている。帰りは「15時」が最も高く20.9%、次いで「16時」19.1%と続いている。
- また、「特に運行してほしい時間」について、「10時」が最も高く36.1%、次いで「8時」13.9%と続いている。

< 図表 希望する運行時間 (行き) >



< 図表 希望する運行時間 (帰り) >

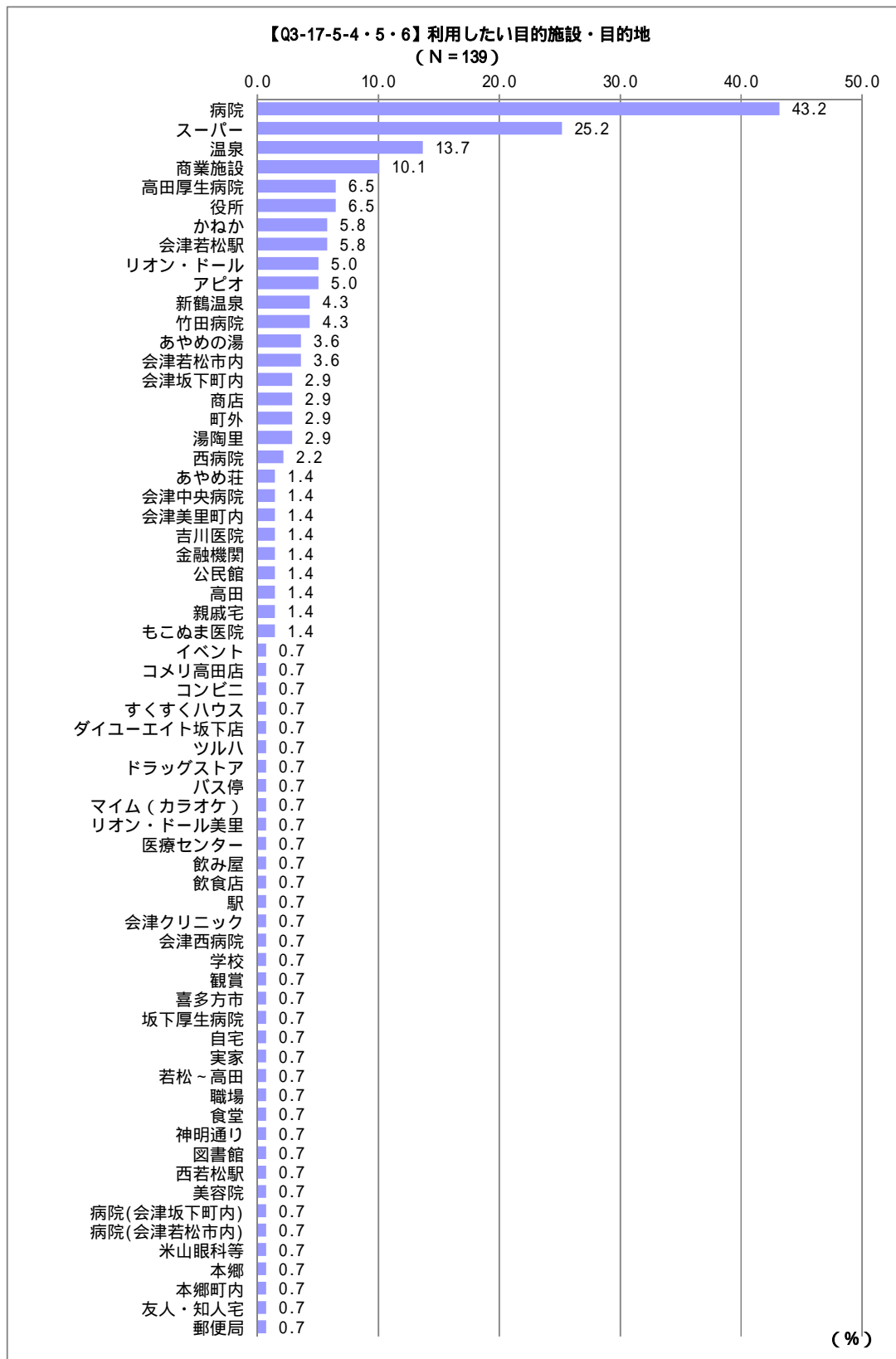


無回答多数につき非表示

(2) 利用したい目的施設・目的地をご記入ください。

- ・回答者の土日運行する場合の「利用したい施設・目的地」について、「病院」が最も高く、43.2%、次いで「スーパー」25.2%、「温泉」13.7%と続いている。

< 図表 利用したい施設・目的地 >



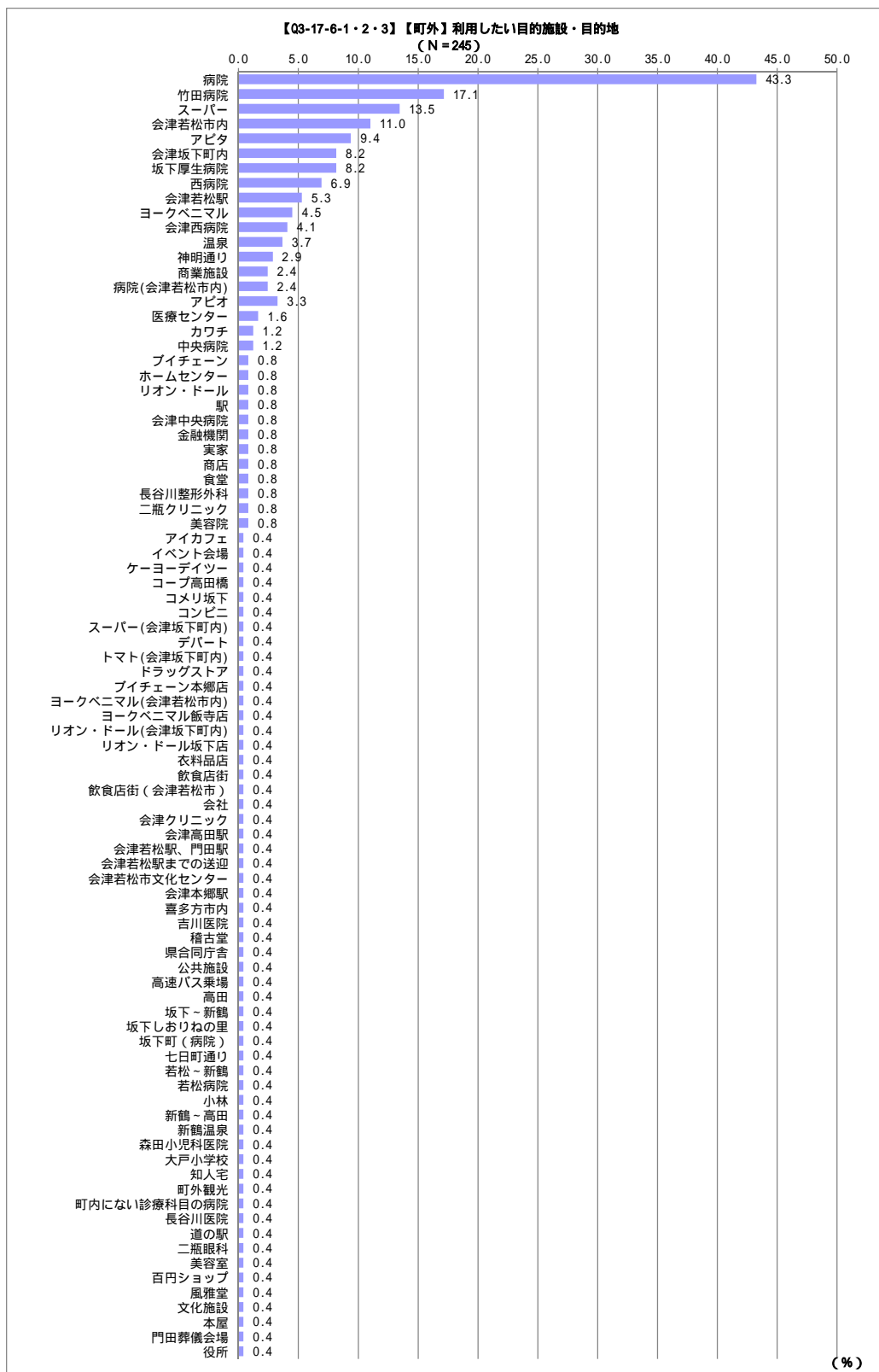
無回答多数につき非表示

自由意見は、調査票に記入された内容をほぼ原文どおりに記載しています。

美里あいあいタクシーで町外に移動する場合、利用したい目的施設・目的地を優先度の高い順番にご記入ください。(自由記述回答)

- ・回答者の「町外への移動で利用したい施設・目的地」について、「病院」が最も高く、43.3%、次いで「竹田病院」17.1%、「スーパー」13.5%と続いている。

< 図表 町外への移動で利用したい施設・目的地 >



無回答多数につき非表示

自由意見は、調査票に記入された内容をほぼ原文どおりに記載しています。

以下の運賃割引サービスで今後導入を希望するものを、1つずつお選びください。

(1) 定期券

全体

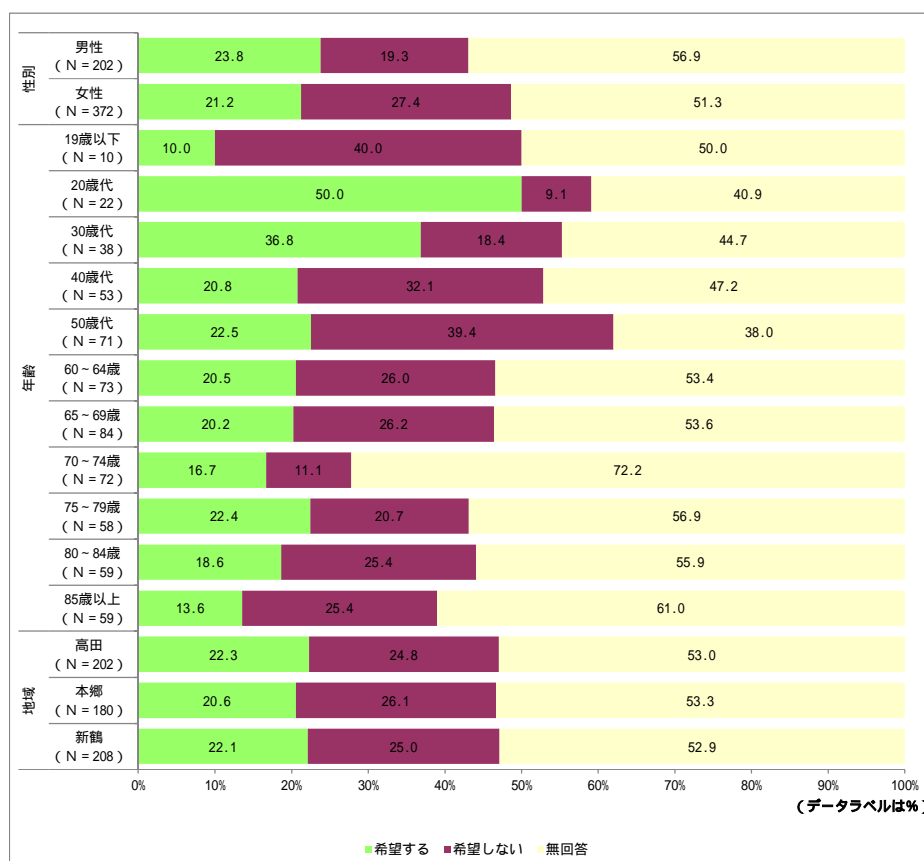
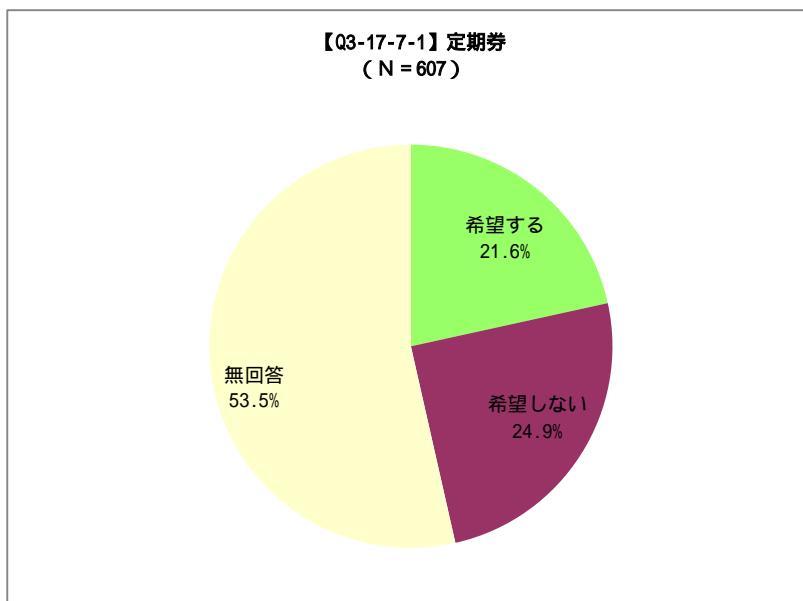
- 回答者の「定期券に対する希望」は、「希望しない」が最も高く24.9%、次いで「希望する」21.6%となっている。

年齢層別

- 20歳代で「希望する」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。
- 19歳以下で「希望しない」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。

地域別

- 全ての地域で「希望しない」の割合が、「希望する」と比べて高くなっている。



【3-17】 (1)の定期券を「希望する」を選んだ人のみ回答

全体

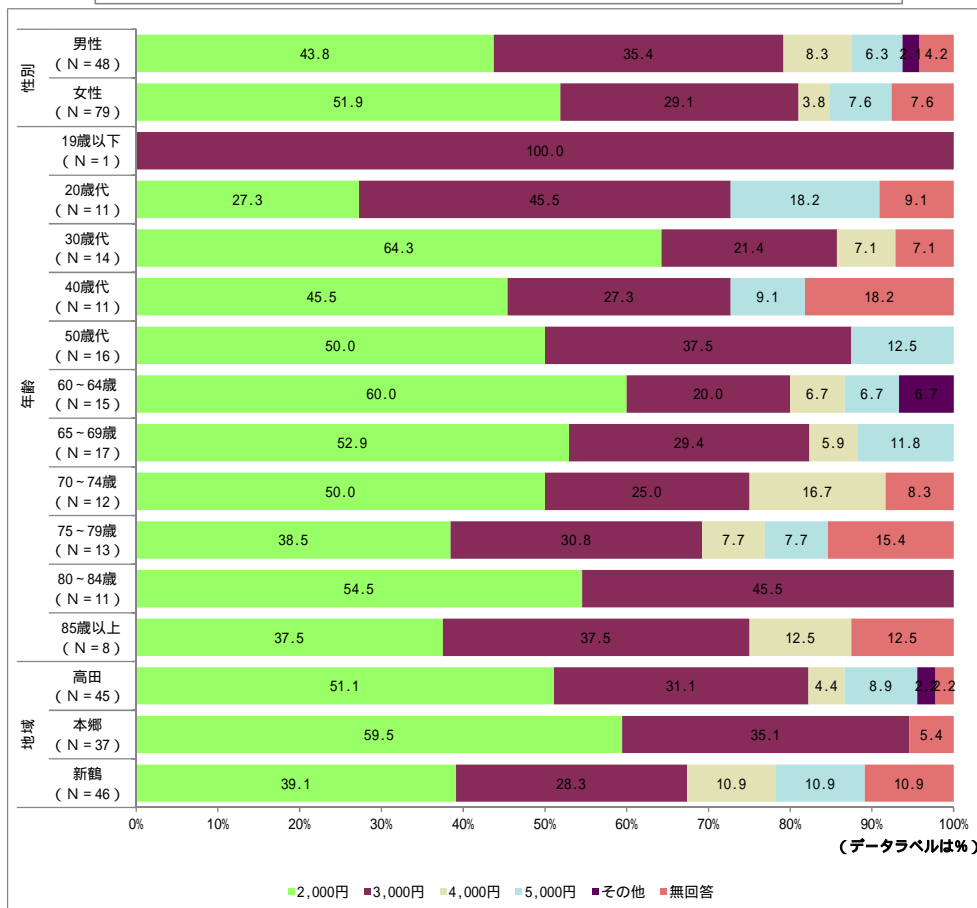
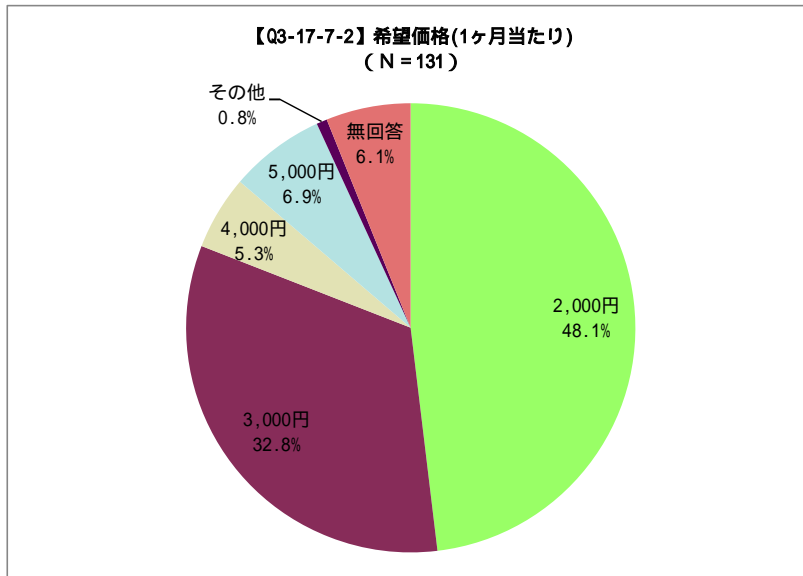
- 回答者の希望価格は、「2,000円」が最も高く48.1%、次いで「3,000円」32.8%となっている。

年齢層別

- 19歳以下、20歳代及び80～84歳で「3,000円」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。
- 30歳代以上で「2,000円」の割合が高くなっている。特に、30歳代及び60～64歳で60.0%を超えている。

地域別

- 全ての地域で「2,000円」の割合が高くなっている。



(2) 複数の公共交通機関を乗り継いだ場合、割引になるサービス

全体

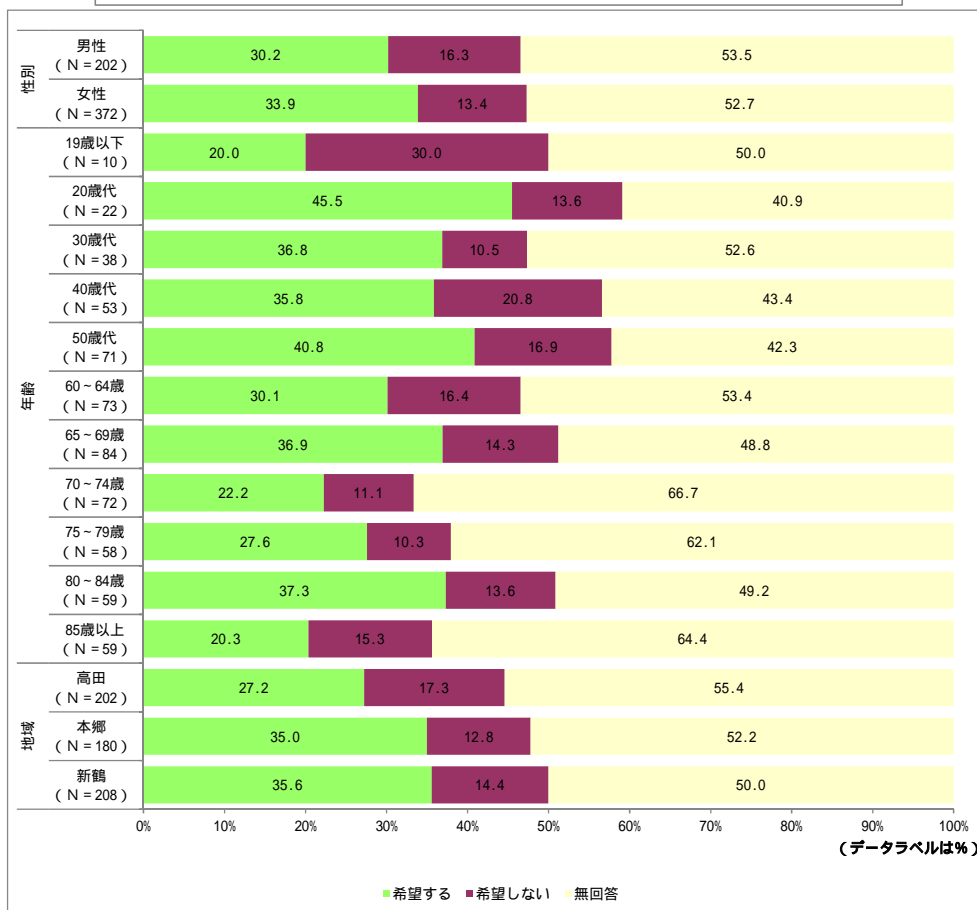
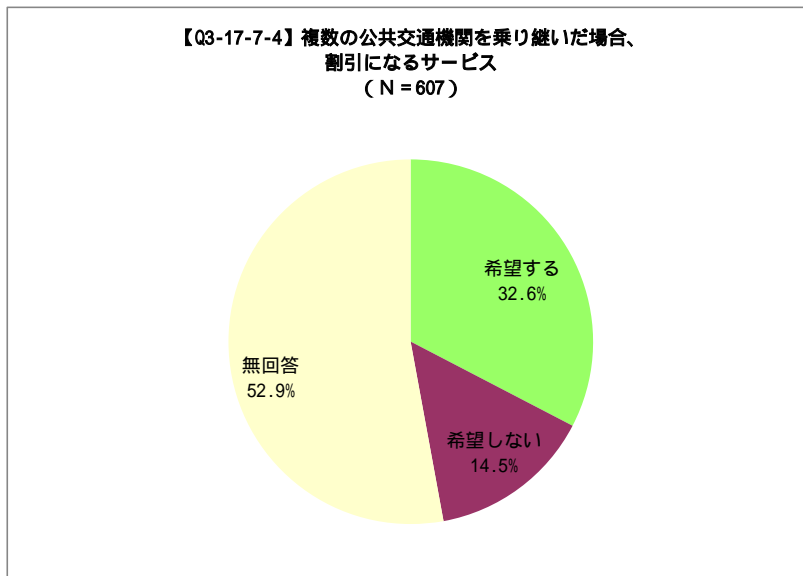
- 回答者の「複数の公共交通機関を乗り継いだ場合、割引になるサービス」は、「希望する」が最も高く32.6%、次いで「希望しない」14.5%となっている。

年齢層別

- 19歳以下で「希望しない」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。
- 20歳代以上で「希望する」の割合が高くなっている。特に、20歳代及び50歳代で40.0%を超えている。

地域別

- 全ての地域で「希望する」の割合が高くなっている。



【3-18】より多くの町民に公共交通を利用してもらうためには、何が必要だと思いますか。有効と思う番号の中から優先度の高い順に2つご記入ください。

全体

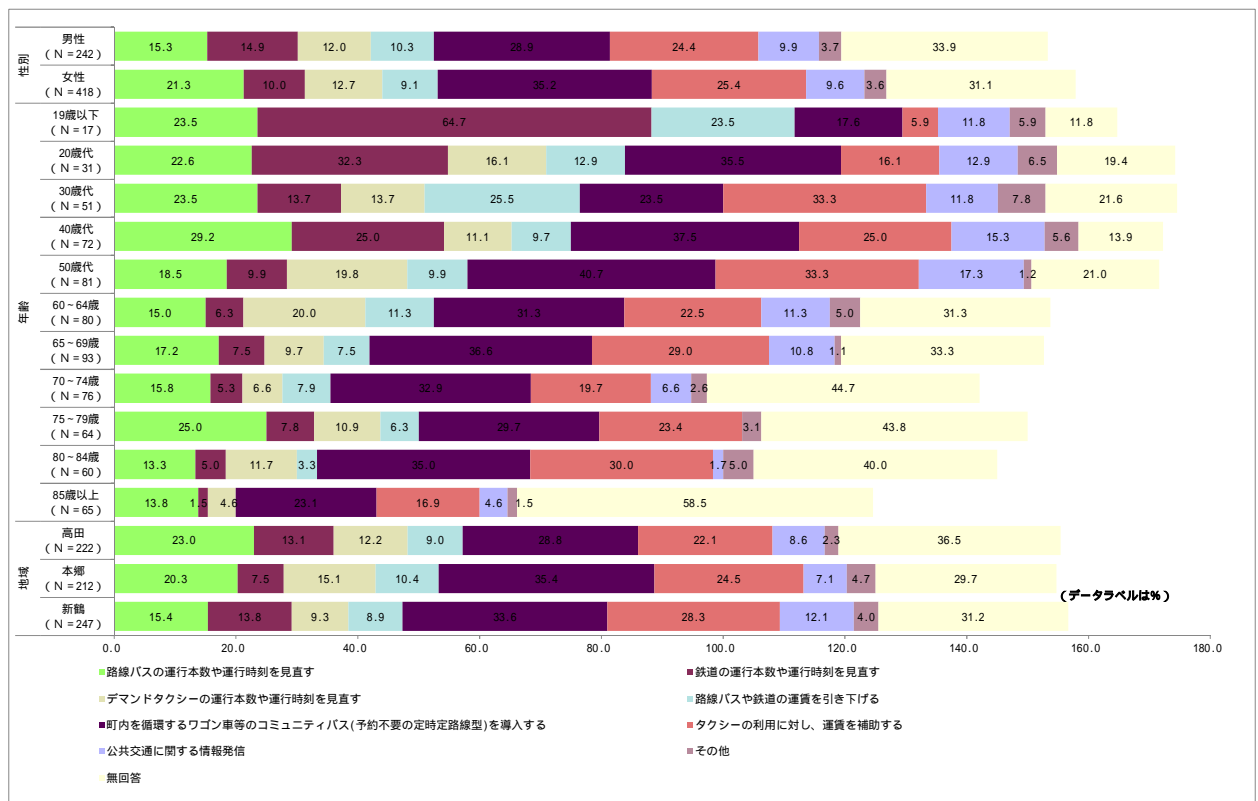
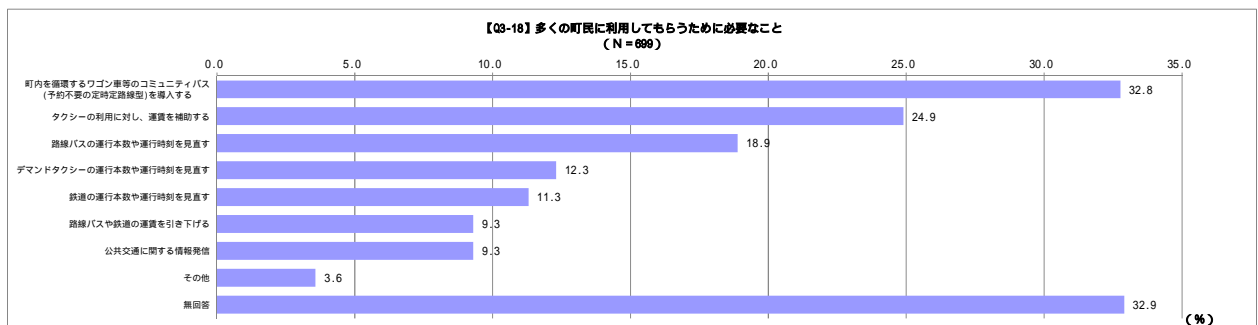
- 回答者の「利用促進策の優先度」は、「新たな交通サービス【町内を循環するワゴン車等のコミュニティバス(予約不要の定時定路線型)】を導入する」が最も高く 32.8%、次いで「タクシーの利用に対し、運賃を補助する」24.9%と続いている。

年齢層別

- 19歳以下で「鉄道の運行本数や運行時刻を見直す」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。
- 50歳代で「新たな交通サービス【町内を循環するワゴン車等のコミュニティバス(予約不要の定時定路線型)】を導入する」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。
- 30歳代及び50歳代で「タクシーの利用に対し、運賃を補助する」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。

地域別

- 全ての地域で「新たな交通サービス【町内を循環するワゴン車等のコミュニティバス(予約不要の定時定路線型)】を導入する」の割合が高くなっている。



4) 問4 . 日常のお出かけで困っている内容について

①【4-1】お出かけの際に不便に感じている点や困っていることを1つお選びください。

全体

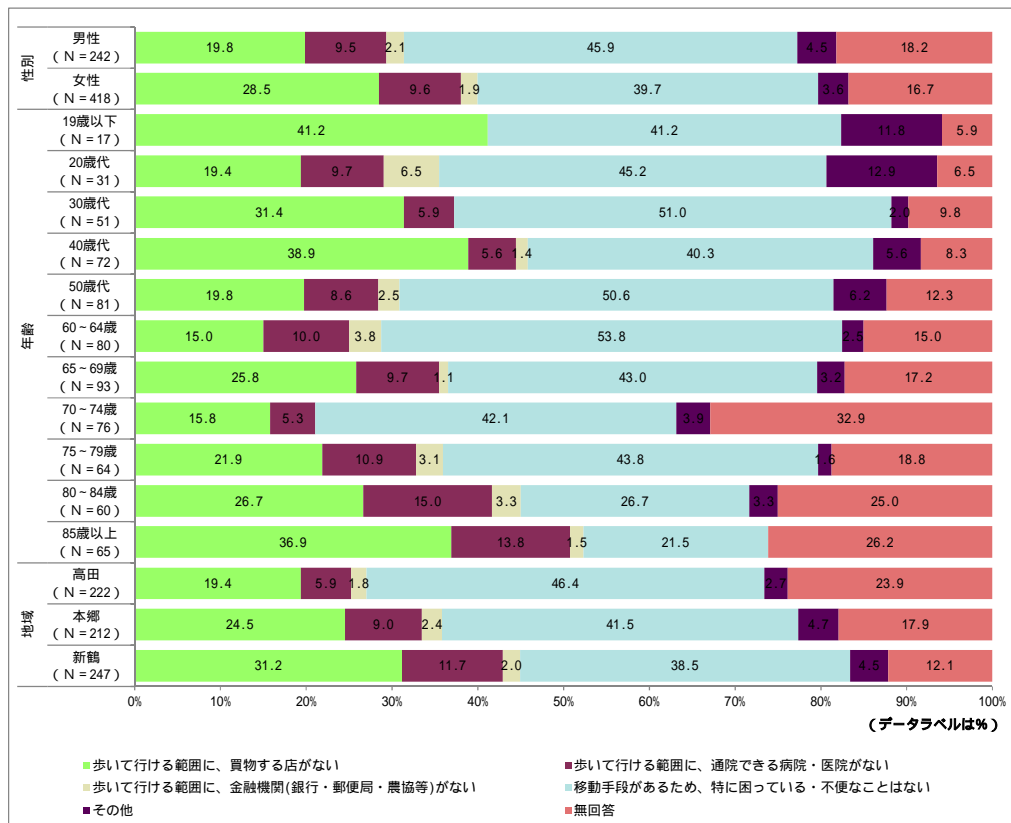
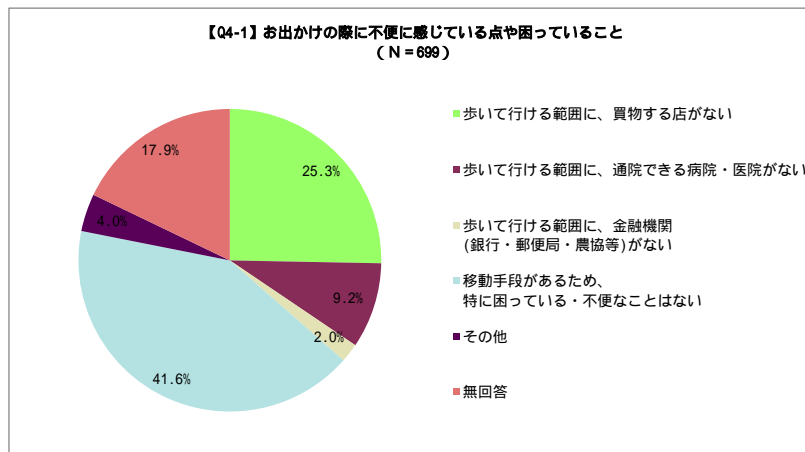
- 回答者の「お出かけの際に不便に感じている点や困っていること」は、「移動手段があるため、特に困っている・不便なことはない」が最も高く41.6%、次いで「歩いて行ける範囲に、買物する店がない」25.3%と続いている。

年齢層別

- 85歳以上を除く、全ての年齢層で「移動手段があるため、特に困っている・不便なことはない」の割合が高くなっている。特に、30歳代、50歳代及び60～64歳で50.0%を超えている。
- 19歳以下、40歳代及び85歳以上で「歩いて行ける範囲に、買物する店がない」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。

地域別

- 全ての地域で「移動手段があるため、特に困っている・不便なことはない」の割合が高くなっている。



②【4-2】外出手段で困っていることを1つお選びください。

全体

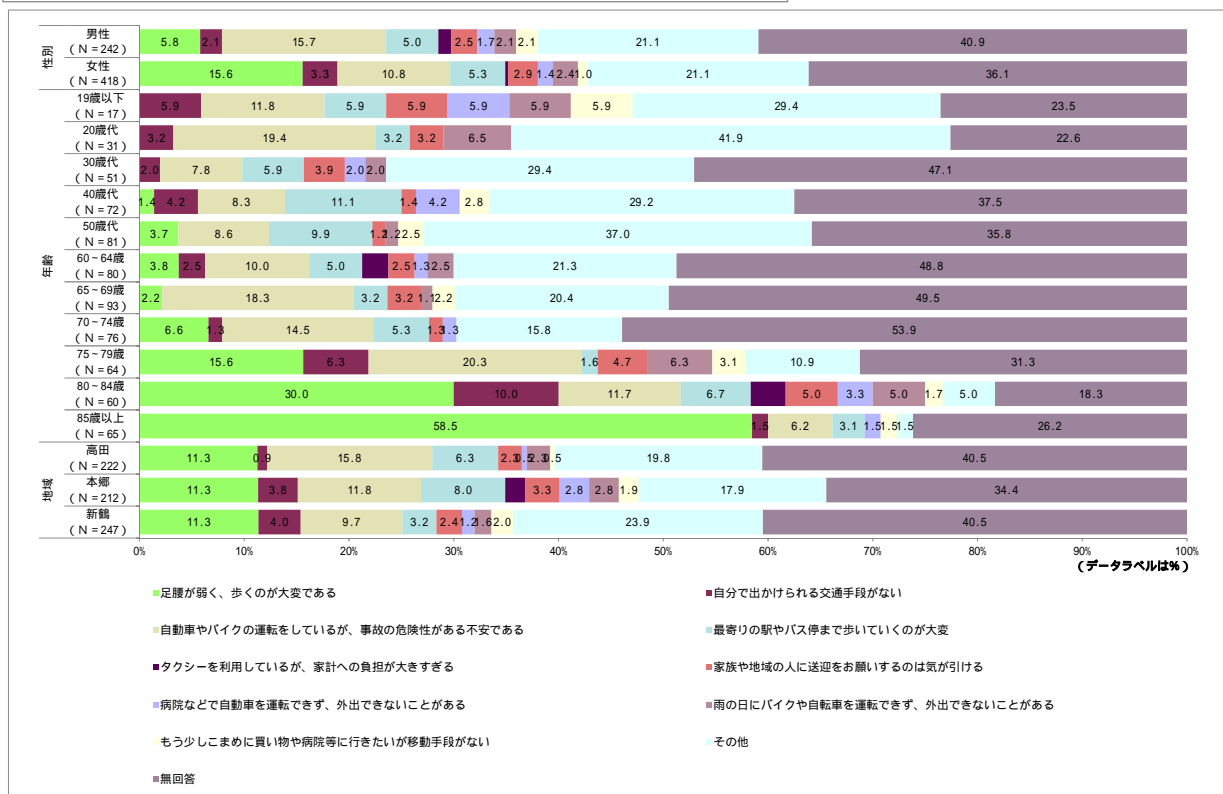
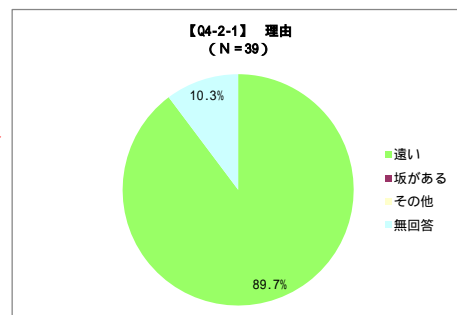
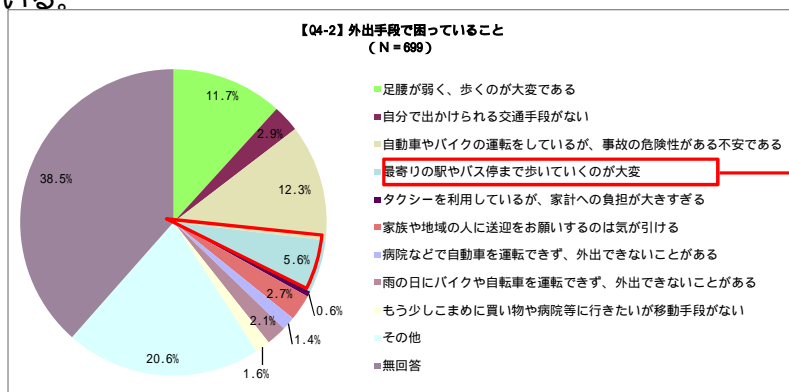
- 回答者の「外出手段で困っていること」は、「その他」が最も高く 20.6%、次いで「自動車やバイクの運転をしているが、事故の危険性があり不安である」12.3%と続いている。
- 「最寄りの駅やバス停まで歩いていくのが大変」を選択した回答者の内訳は、「遠い」が最も高く 89.7%となっている。
- 「その他」の内訳として、「車を運転しない場合の交通手段が不便すぎる」「運転しなくなったら家族の人に送迎をお願いするしかない」等の理由が挙げられた。

年齢層別

- 75～79歳で「自動車やバイクの運転をしているが、事故の危険性があり不安である」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。
- 80歳代で「足腰が弱く、歩くのが大変である」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。

地域別

- 高田地域で「自動車やバイクの運転をしているが、事故の危険性があり不安である」の割合が、他の地域に比べて高くなっている。
- 本郷地域で「最寄りの駅やバス停まで歩いていくのが大変」の割合が、他の地域に比べて高くなっている。



④【4-3】公共交通で移動する場合に、不便に感じている点や困っていることはありますか。当てはまるものすべてに をつけてください。(複数回答)

全体

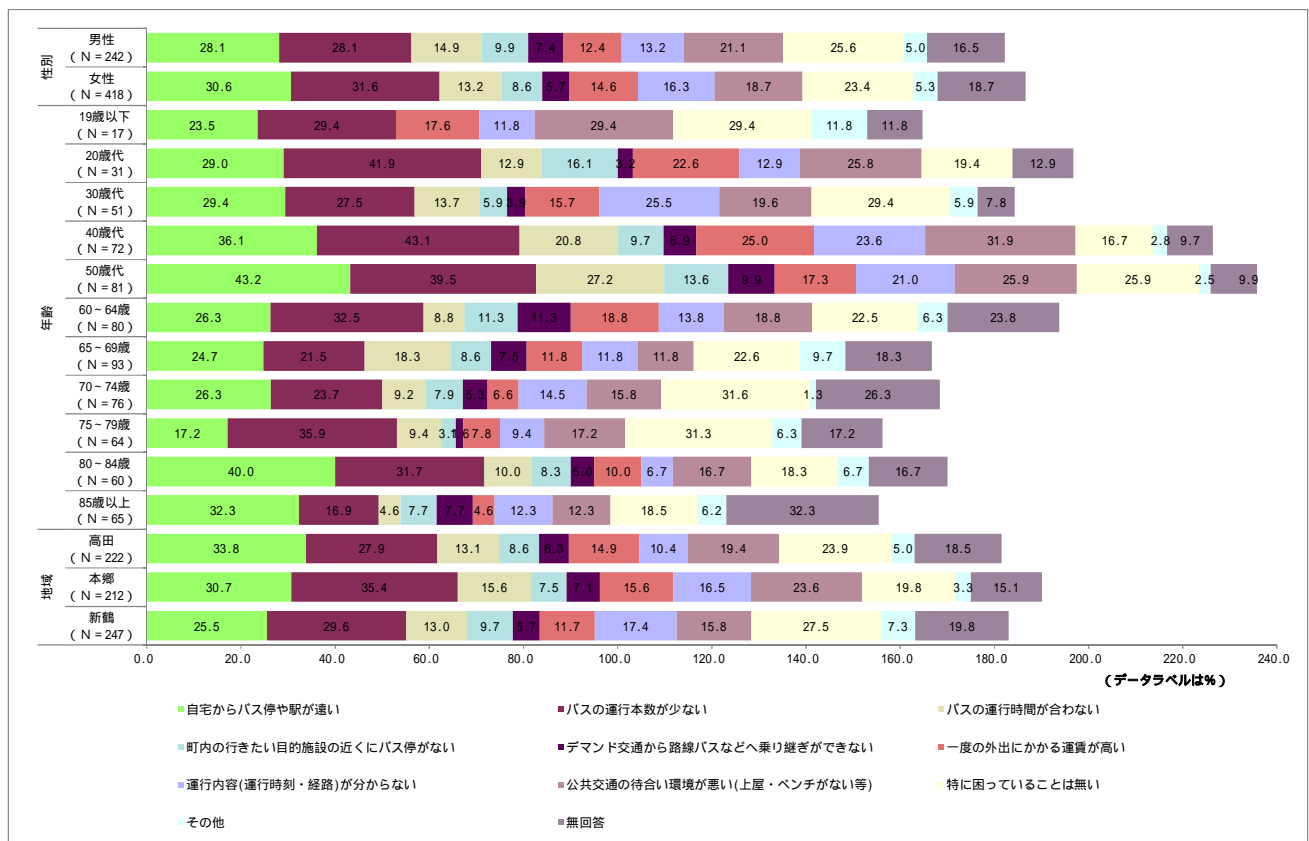
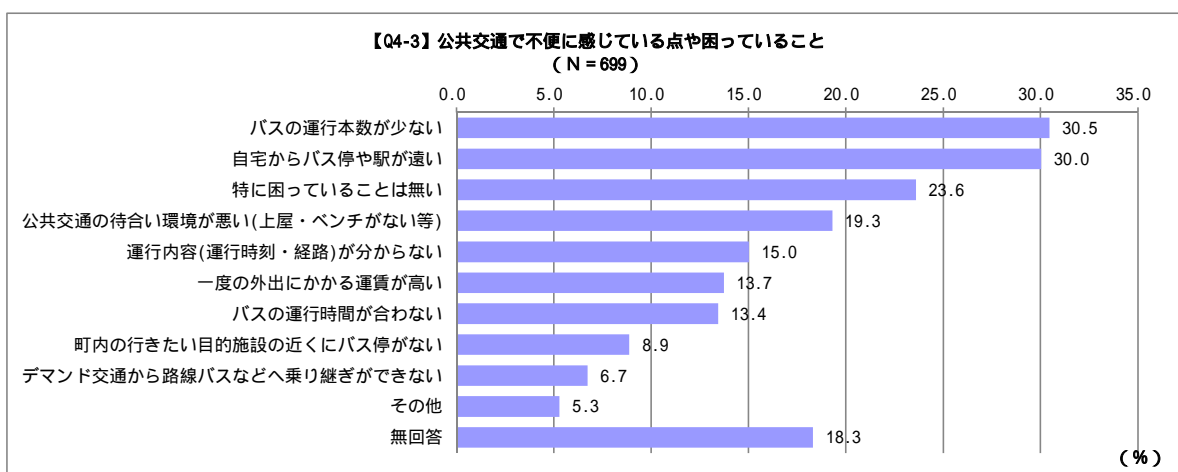
- 回答者の「公共交通で移動する場合に、不便に感じている点や困っていること」は、「バスの運行本数が少ない」が最も高く 30.5%、次いで「自宅からバス停や駅が遠い」30.0%と続いている。

年齢層別

- 20歳代及び40歳代で「バスの運行本数が少ない」40.0%を超えている。
- 50歳代で「自宅からバス停や駅が遠い」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。

地域別

- 高田地域で「自宅からバス停や駅が遠い」の割合が、他の地域に比べて高くなっている。
- 本郷地域で「バスの運行本数が少ない」の割合が、他の地域に比べて高くなっている。



④【4-4】会津美里町運転免許自主返納支援制度について、1つずつお選びください。

運転免許自主返納支援制度を知っていますか

全体

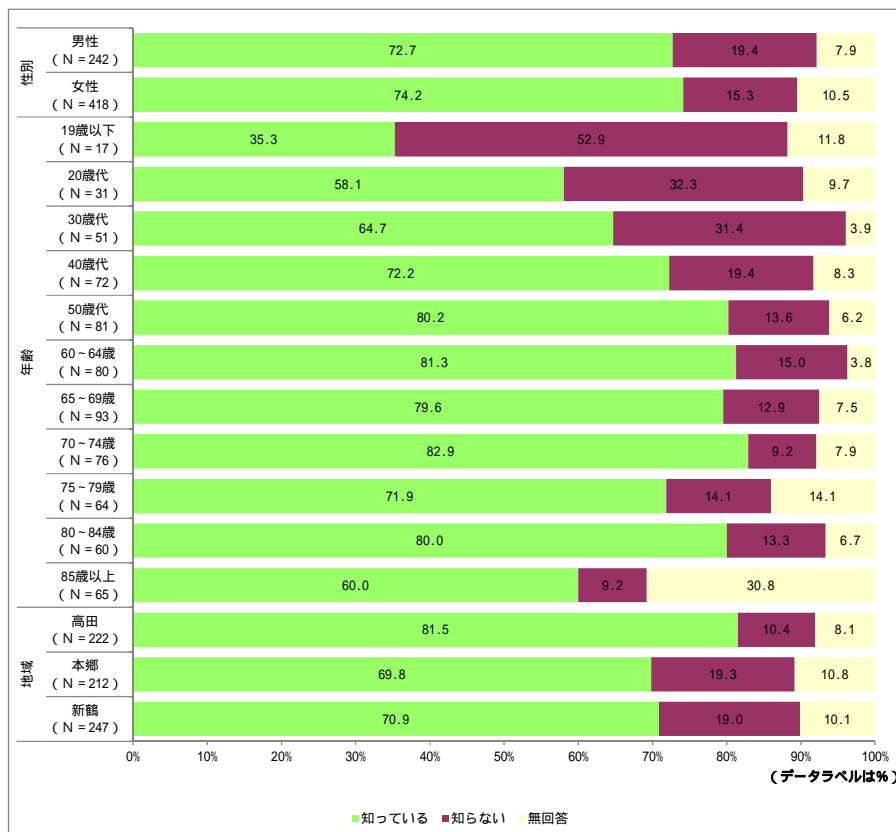
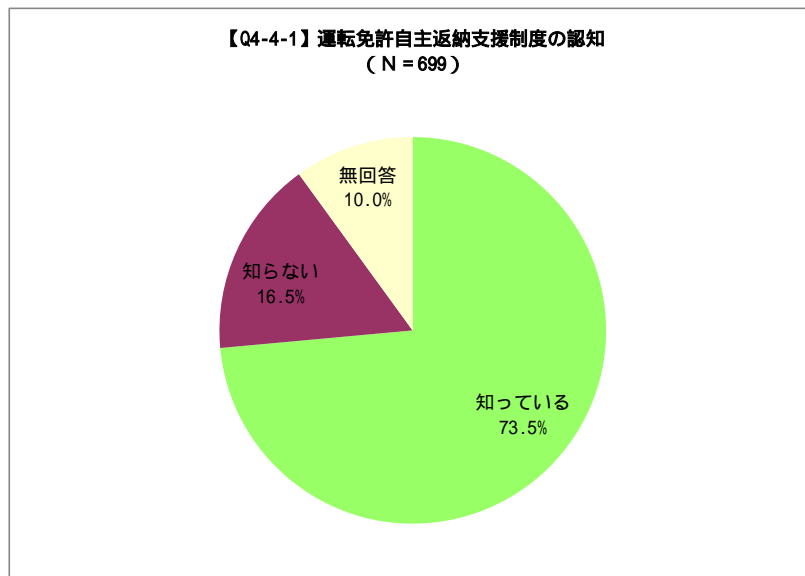
- 回答者の「運転免許自主返納支援制度に対する認知」は、「知っている」が最も高く73.5%、次いで「知らない」16.5%となっている。

年齢層別

- 19歳以下で「知らない」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。
- 20歳以上で「知っている」の割合が、高くなっている。特に、40歳代～84歳で70.0%を超えている。

地域別

- 高田地域で「知っている」の割合が、他の地域に比べて高くなっている。



今後、この制度を利用したいですか

全体

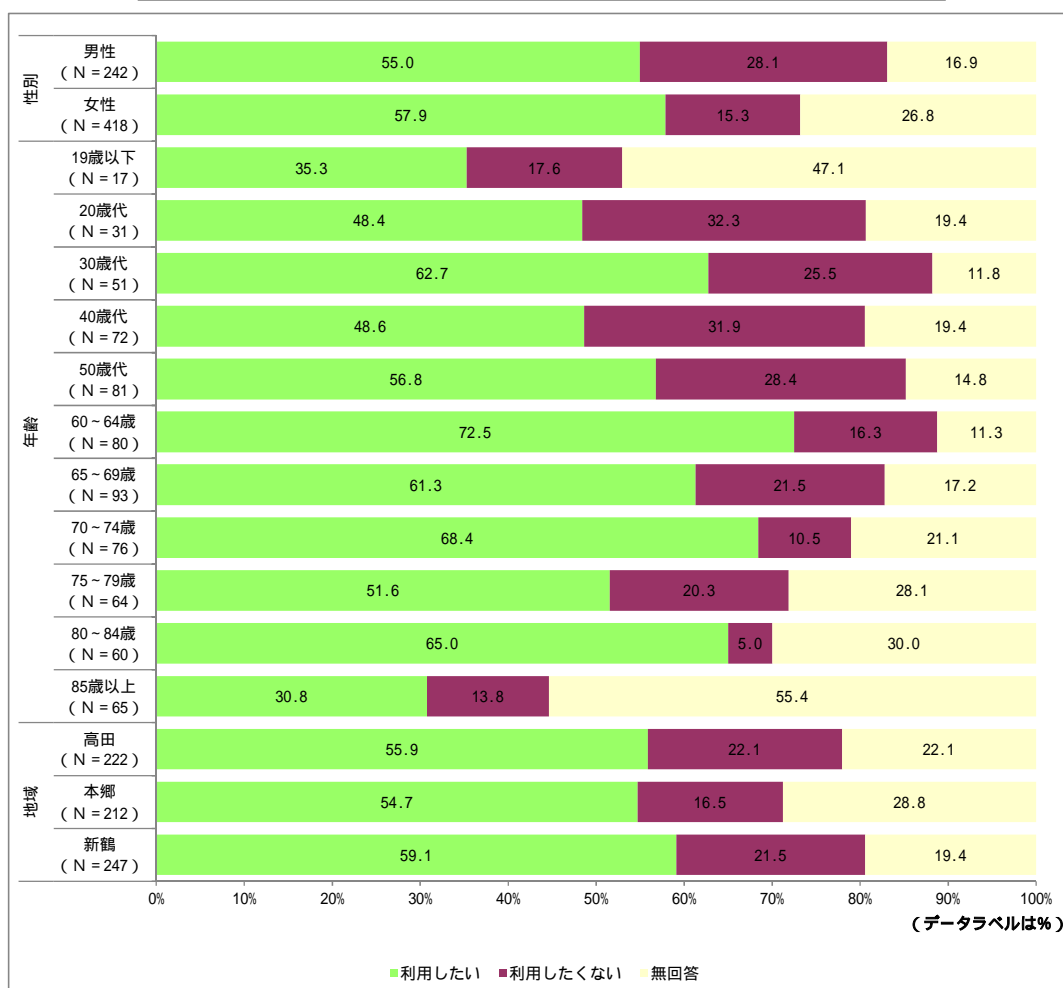
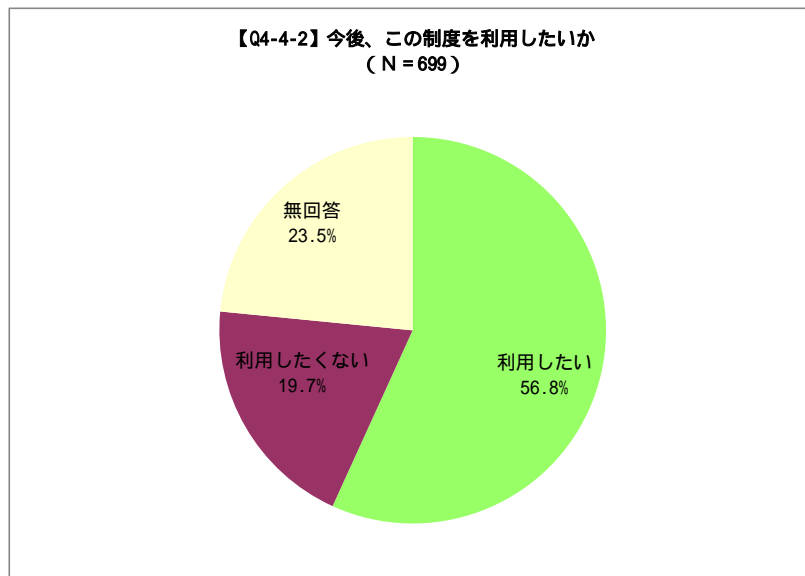
- 回答者の「運転免許自主返納支援制度に対する利用意向」は、「利用したい」が最も高く 56.8%、次いで「利用したくない」19.7%となっている。

年齢層別

- 60～64歳で「利用したい」の割合が、他の年代に比べて高くなっている。

地域別

- 全ての地域で「利用したい」が50.0%を超えている。



5) 問5 . 公共交通に関するご意見

- ・公共交通に対する改善要望は、193 人の記載がありました。主な意見は以下のとおり。

1	公共交通全般への要望・ご意見	49 件
	<p>・高齢で運転は危険だが、病院受診など利用せざるを得ない。医療センターなど午前 8 時で受け付け終了。その時間まで行けないことが多い。吹雪で視界も悪く雪風をしのぐ風除設備、道路もよくしてもらいたい。公共交通なくなり若松市内まで子供が通学できない状況がある。便利にしてもらいたい。同じ教育を受けさせてほしい。</p> <p>・現時点は自動車を運転するので困る事は無いのですが、今後高齢になっていくので公共交通を利用することになるのは確実だと思いますが、高齢になればなるほど足腰も弱くなるのが目に見えているので、停留所が遠かったり、交通の利用運賃が高かったりすれば生活に影響を及ぼします。若い人達と同居している高齢者ならいいのですが、送迎をしてくれる家族がいない場合は、やはり公共交通に頼らなければならないので今後ますます高齢化が進むわけなので何とか良い方法を考えていただけるようお願いします。</p> <p>・“新庁舎” 建立後の交通手段を町民と共に検討してもらいたい。</p> <p>・路線バス・デマンド交通・スクールバス等をトータルで見直してはいかがでしょうか。路線バス・スクールバスの待ち合い所を作ってあげてください。吹雪の中・雨の中、待つのは辛いです。結局、親が自家用車で送っているのでは？（小中学生も高校生も）町内ばかりでなく、坂下厚生病院・医療センター・中央病院 竹田総合病院・西病院へのバス？あいいいタクシー？を！！</p>	
2	路線バスへの要望・ご意見	25 件
	<p>・自分の子供が高校に進学した時、バスがないのはとても不便だと感じています。何か対策はないのでしょうか？</p> <p>・若松市に通学する高校生、冬はほとんど自転車を利用せず、バス・鉄道・車でいきます。バスで各高校まで乗り換えなしで行けるようにすれば、朝の渋滞も多少解消されると思います。ご検討よろしくお願いします。</p> <p>・町が平成合併後は高田地域へ行く機会が増えたのに、路線バスが本郷～高田間のルートがなく非常に不便である。一方、あいいいタクシーは運行時間が短く、又、土・日・祝日の運行が無いので現状ではマイカーを利用し、あいいいタクシーを利用することは殆どない。運転免許自主返納をする年代となってきたが、今は手放せない。会津美里町内を定期的に循環するバス運行をぜひ検討してほしいと思います。特に平成31年度より新庁舎及び複合文化施設の往来が多くなることを考えると益々必要になるかと思う。</p>	
3	鉄道への要望・ご意見	3 件
	<p>・鉄道の本数を少々多くしてほしい。</p> <p>・高齢者世帯が多くバスで町外移動が出来ると良いです。鉄道も（下り）を午前中もう一本ほしいと思います。</p> <p>・基本的に運行本数が少ない。ちょうど良い時間に電車がない為、駅が近くても利用することはあまりない。ネット等で時刻表を調べたりするが、分かりづらい。町のHPなどで詳しく紹介してもらえると有難いかも。</p>	

4	デマンド交通（美里あいあいタクシー）への要望・ご意見	51件
<ul style="list-style-type: none"> ・受付時間が7:00～16:30というのはわかりますが、運行時間は何時～何時までなのかよくわかりません（美里あいあいタクシーだよ H29.12 月版で確認できませんでした） 冬期間は降雪等により道路状況がきびしくなる事も多いので、30分前の予約 1時間前の予約にしてゆとりをもった方が良いと思います。 ・あいあいタクシーを見直す 時間帯・土日運行・学生に合わせた時間帯とか。このアンケートですが、車を使用していない人へアンケートをとった方がいいと思います。または、あいあいタクシーを使用している人など。車を使用している人は“困っていることはない”しか答えられないです。 ・あいあいタクシーができた当時、ものすごく期待しました。自分で運転はするのですが、あいあいタクシーができるなら、利用したいと思ったし、お年寄りはいたいへん助かると思いました。でも...土日利用できないので、1回も使っていません。もっと気軽に利用できると思います。高校生は普段は自転車通なのですが、雨の日や雪の日は家の車で送迎ということになり、それがそれぞれの家庭で行われるので車が増えて大渋滞！！になります。高校はバス停も JR 駅も遠いので、皆さんどうしても車ということになります。その皆さんはもっと便利ならバスの方が絶対いいと思っています。本郷町内をまわり若松市内の高校をまわってくれるバス（通学専用）を作れば、かなりの収益アップだと思っています（坂下町にそういうバスがあると聞いたことがありますが）、バス利用者は減っていて、空のバスを走らせることが多いようなので、もう少しニーズに合わせたピンポイントの運行にしていくと収益が上がると思います。 		
5	高齢者の免許自主返納について	11件
<ul style="list-style-type: none"> ・自分は運転免許を持っているから、公共施設を利用した事がないから何とも言えないが、もし持っていなかったらどんな感じなんだろう。バス停も近くにないし駅も遠いし、自分が免許返納したらの事を考えたら、この町は本当に不便な所だと思います。他県から嫁いだ私、母が公共施設を利用し来たことがあるが、時間が合わないし本数もなく、結局、高いお金を出してタクシーとなってしまった。もう少し住みよい町にしてほしい為、改善してほしいです。 ・運転免許を返納した後、高齢の方は市内や今まで行けてた所へ行けない、時間が合わない等の不安と家族への送迎に気を使うためなかなか返納しないので、（あいあいタクシー等の本数を増やすなど、バス停の距離をもう少し増やすなど）より充実させて頂けると良いと思います。 		
6	アンケートについて	17件
<ul style="list-style-type: none"> ・今回の公共交通に関するアンケート、デマンド交通（美里あいあいタクシー）名前は聞いたことはありますが、それ以上の事は知らず今回のアンケートで時間・運賃・本数等があるのを初めて知りました。今の所は運転も出来て移動には不便を感じていませんが、今後の事を考えるといろいろ知っておくべきだと思いました。 ・私は殆ど若松へ行く為の交通手段を得たいと思っていましたが自分の家族は高田へ行く手段が無さすぎる事に不満をもらしていました。例えば、路線バスも高田から三本松經由若松へ行くルートはあっても本郷を通る路線はありません。高田から本郷大橋經由で若松門田へ行くルートなどでできれば、学生などはよく利用するのではないかと思います。アンケートの中にコミュニティバスという文字をみて、あいあいタクシーや幼小中学生のための、タクシー・バスを運行するのではなく、高校生や通勤する人のために「コミュニティバスの運行を考えていただけると助かるなあー」と家族がもらっていました。 		

7	その他	37件
	<ul style="list-style-type: none"> ・会津若松から郡山まで時間かかりすぎ。 ・兄見線がよく運休になる事。 ・駅まで遠くてまいる。 	

自由意見は、調査票に記入された内容をほぼ原文どおりに記載しています。

2 - 6 民生委員アンケート調査

(1) 実施概要

1) 調査の目的

- ・ 町民のうち独居老人や高齢者等が日常の外出で困っていることや公共交通の利用状況、サービス改善要望などについて把握し、現在、調査・検討している公共交通網の再構築の基礎資料として活用する。

2) 調査対象・実施方法

- ・ 対象者：民生委員(83名)
- ・ 対象地区：会津美里町全域

3) 調査方法

- ・ 各地域の民生委員の集会の際に、記述式のアンケート用紙を配布し後日回収

4) 実施場所及び実施スケジュール

対象地域	対象人数	日時
高田地区	55名	11/28(火)説明・配付 12月定例会で回収
本郷地区	17名	11/22(水)本郷庁舎 301 会議室(14:15)12/20(水)定例会で回収]
新鶴地区	11名	11/22(水)新鶴調査大会議室(13:20)12/22(金)定例会で回収

5) 調査項目

- ・ 普段一人で買い物に行けない人の買い物状況(利用店名、お店までの移動手段)
- ・ 普段一人で買い物に行けない人の通院状況(利用病院、病院までの移動手段)
- ・ 普段一人で買い物に行けない人が利用する銀行や郵便局
- ・ 困っていることや要望(買い物や通院の移動手段)
- ・ 美里あいあいタクシーを利用する場合、困っている事や要望
- ・ 路線バスを利用する場合、困っている事や要望
- ・ その他、公共交通に対する要望

6) 当日の資料

- ・ 調査票

(2) 調査結果

1) 問1. 担当する地区について

① 1-1 回答した地区

- 回答者が最も多い地区は高田で67.6%と回答者全体の6割を占めています。次いで、本郷が20.3%、新鶴が12.2%と続いています。

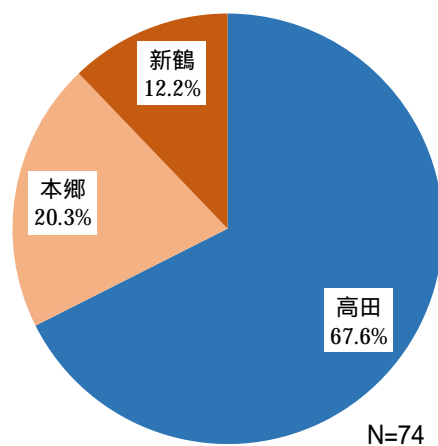


図 回答した地区

② 1-2 担当する地区の住民から相談を受けた中で、普段一人で買い物や病院に行けない人(複数回答)

- 普段一人で買い物や病院に行けない人として最も多く挙げられたのは、高田で94人です。次いで、本郷が50人、新鶴が23人と続いています。

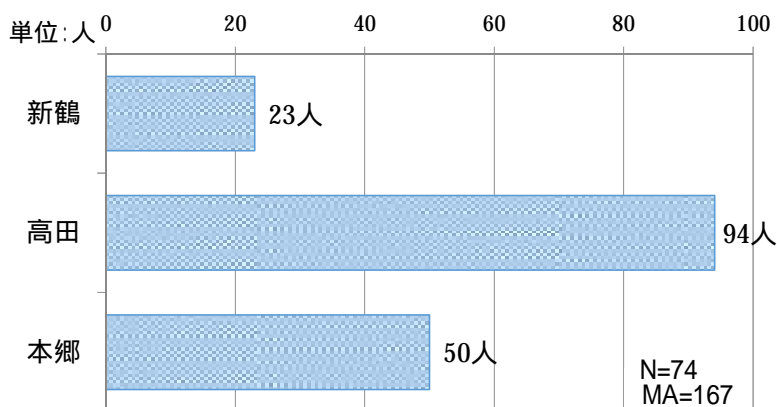


図 普段一人で買い物や病院に行けない人(複数回答)

④ 1-3 普段一人で買い物や病院に行けない人の主な内訳（複数回答）

- 主な内訳として、最も多く挙げられたのは「高齢で長時間歩けないから」で 60 人にのぼっています。次いで「普段、自由に使える車がないから」が 45 人、「障害があり援助がないと移動できないから」が 33 人と続いています。

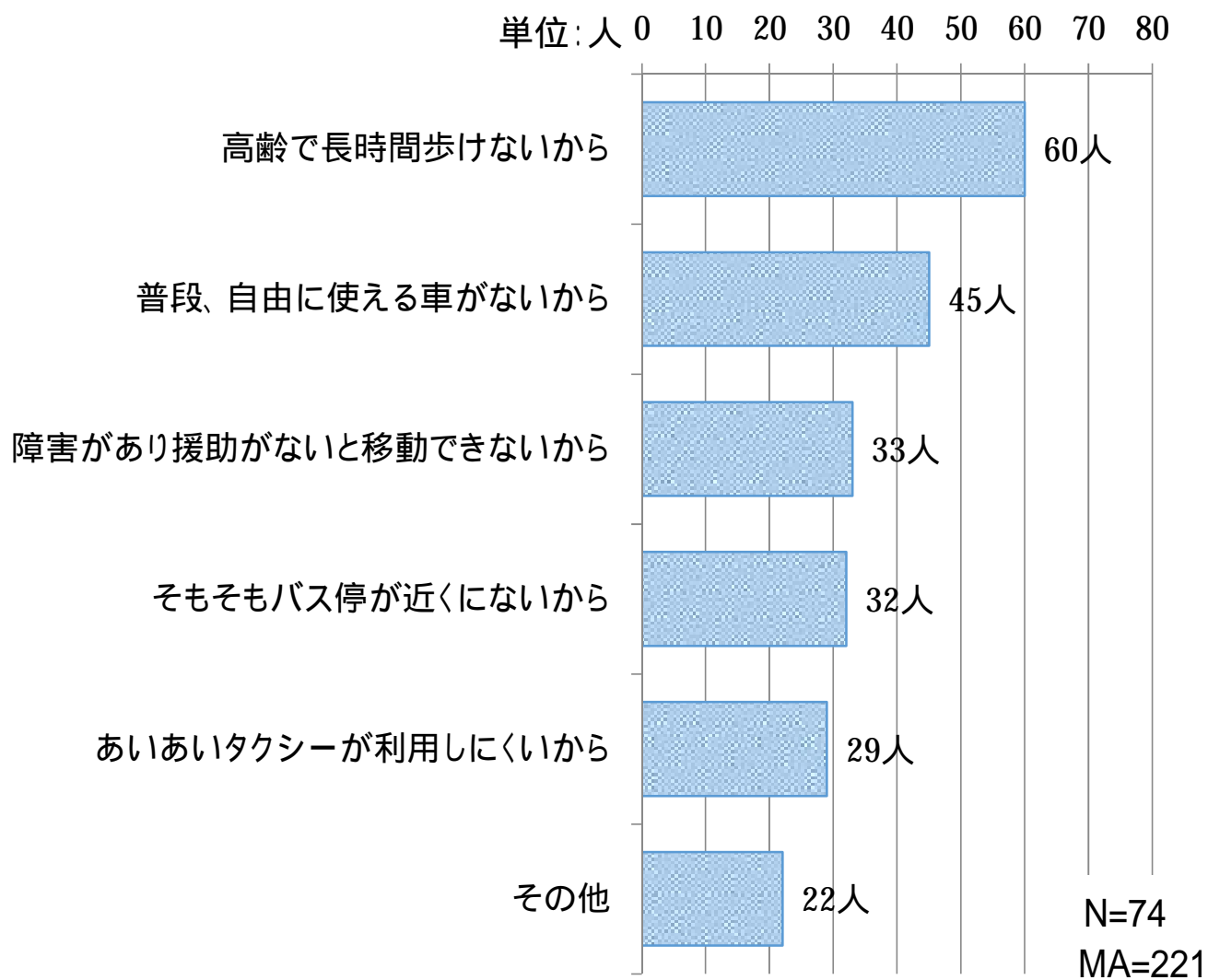


図 普段一人で買い物や病院に行けない人の主な内訳（複数回答）

2) 問2 . 買い物状況について

① 2 - 1 利用するお店とお店までの移動手段 (複数回答)

1 - 2 で挙げた「普段一人で買い物や病院に行けない人」が対象

- ・利用するお店として最も多く挙げられたのは、「リオン・ドール」で 25.7% となっています。次いで、「かねか」が 17.6%、「ブイチェーン」が 12.2% と続いています。
- ・お店までの移動手段として最も多く挙げられたのは、「家族や知人の送迎」で 50.0% となっています。次いで、「徒歩」が 25.7%、「美里あいあいタクシー」が 24.3% と続いています。

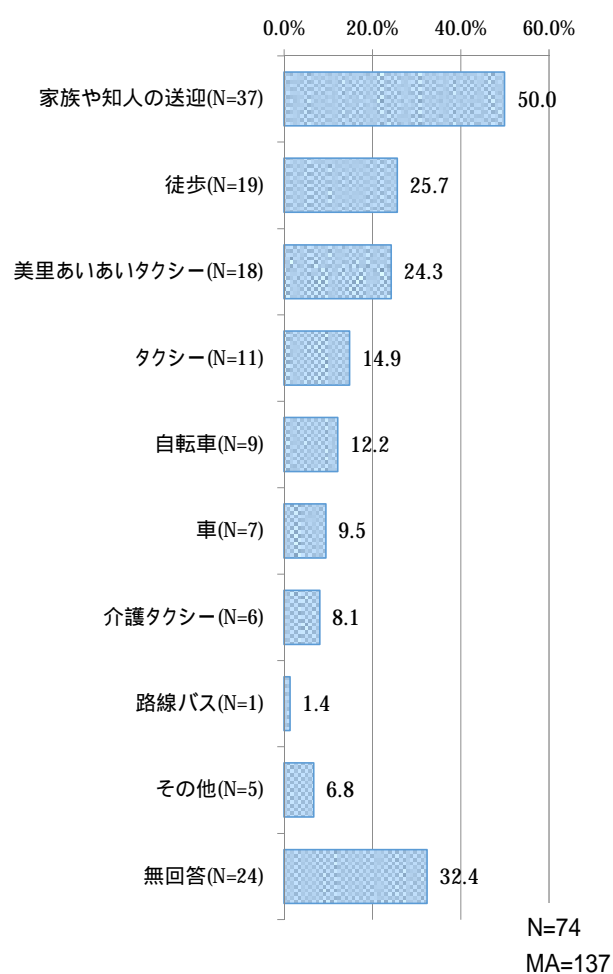
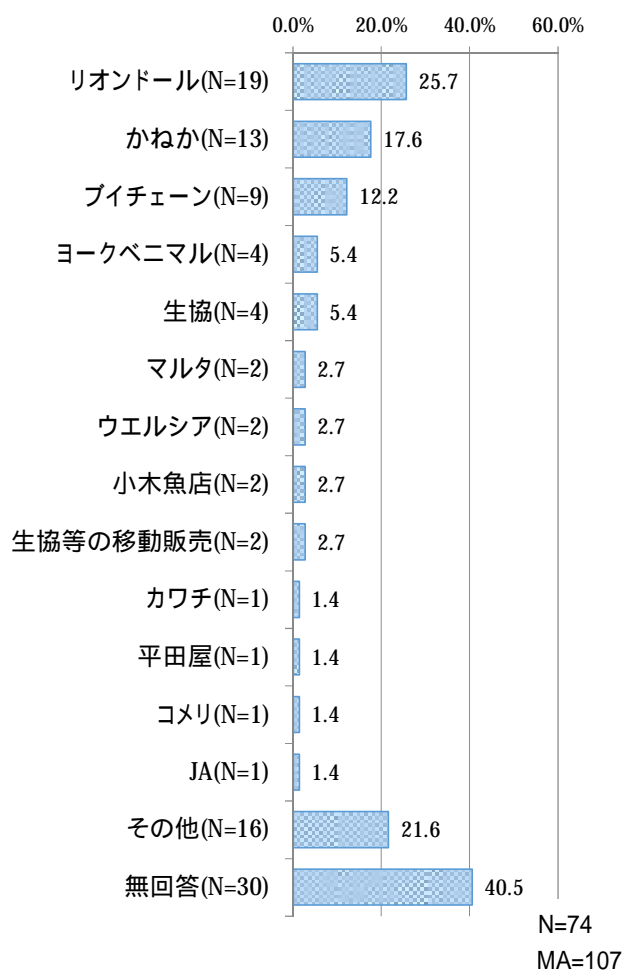


図 利用するお店 (複数回答)

図 お店までの移動手段 (複数回答)

自由意見は、調査票に記入された内容をほぼ原文どおりに記載しています。

3) 問3 . 利用している病院について

① 3 - 1 利用する病院と病院までの移動手段 (複数回答)

- ・ 利用する病院として最も多く挙げられたのは「高田厚生病院」で 27.0%となっています。次いで、「竹田総合病院」が 24.3%、「会津西病院」が 23.0%と続いています。
- ・ お店までの移動手段として最も多く挙げられたのは、「家族や知人の送迎」で 55.4%となっています。次いで、「美里あいあいタクシー」が 28.4%、「タクシー」が 23.0%と続いています。

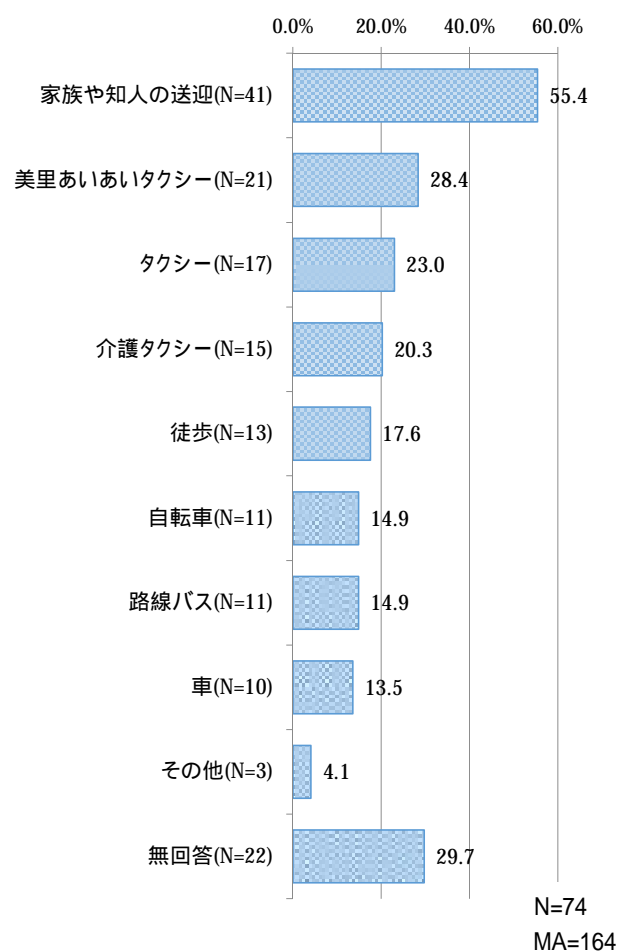
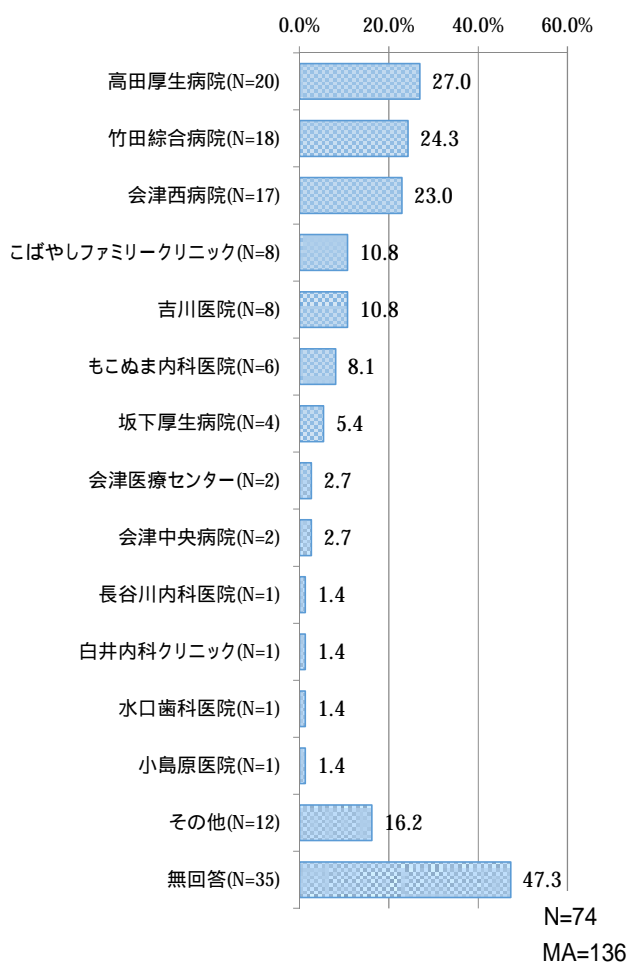


図 利用する病院 (複数回答)

図 病院までの移動手段 (複数回答)

自由意見は、調査票に記入された内容をほぼ原文どおりに記載しています。

4) 問4 . 利用している銀行・郵便局について

① 4 - 1 利用する銀行・郵便局（複数回答）

・利用する銀行・郵便局として最も多く挙げられたのは「東邦銀行」で 27.0%となっています。次いで、「郵便局・高田支店」が 13.5%、「郵便局・本郷支店」が 9.5%と続いています。

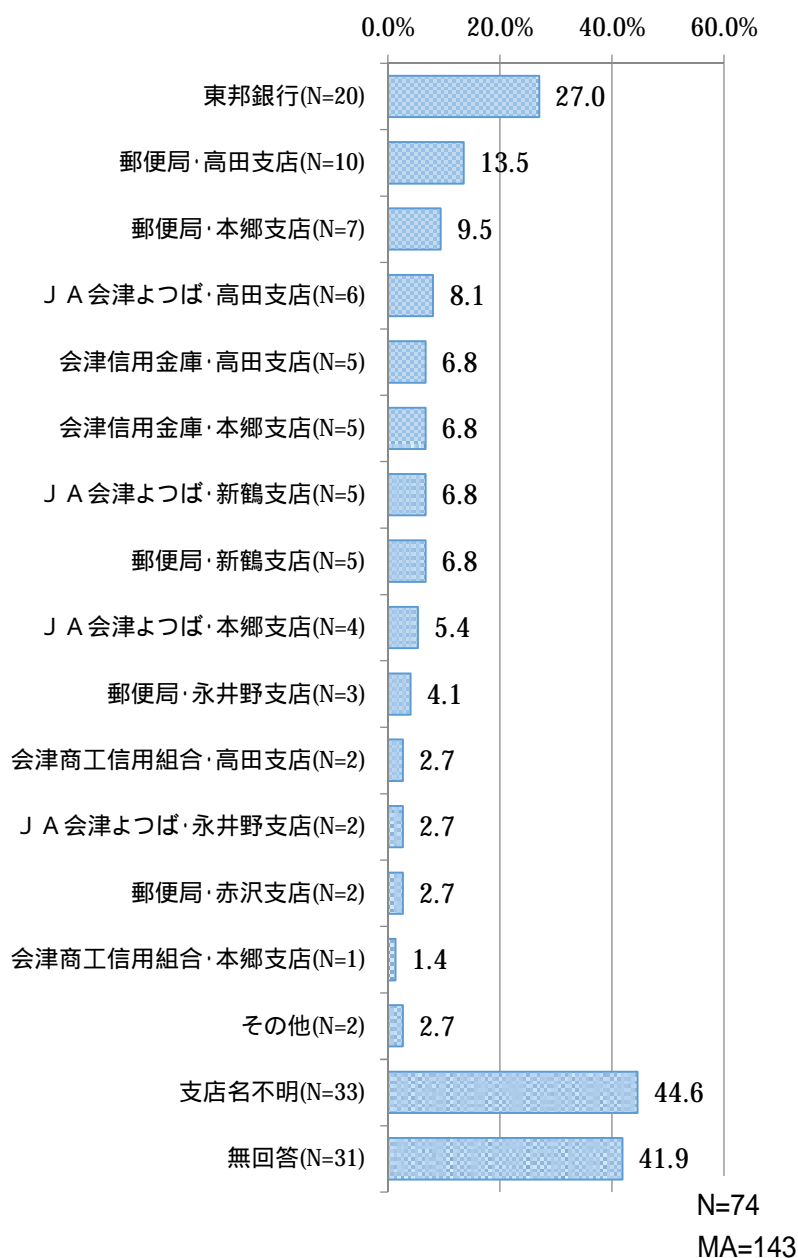


図 利用する銀行・郵便局（複数回答）

5) 問5 . 困っていること・要望など

① 5 - 1 買い物や通院の移動手段で困っている事を具体的に教えてください。

- ・ 買い物や通院の移動手段で困っている事として、「近くに公共交通機関がなく、自由な移動ができない」「交通費が高い」「路線バスの利便が悪い」「美里あいあいタクシーの利便が悪い」など公共交通機関に関する項目が挙がりました。その他「歩きでの買い物がつらい」といった身体的理由も挙がりました。

近くに公共交通機関がなく、自由な移動ができない

地区	内容
高田	公共の交通機関が無く（バス等）タクシーや知人に依頼してお願いするしかない。
	家族と同居していない為、急用が出来た様な時（日中）に困っている。
	公共交通が無い事が困る。
	知人の都合や孫の予定で買物、通院の移動が自由に出来ていない。
	家族の車で送迎してもらおうが、なかなか思う様に時間がとれない。
	地区内の人に同乗させてもらっているが、相手の都合もあり、時には相手に合わせなければならず、自由な移動ができない。若松市内(病院等)に用事のある時は、交通手段の選択が困る。・近隣に住む家族に頼らざるを得ない。
本郷	町外の病院に通う場合に親戚やタクシーを頼まなければならないのが不便です。
新鶴	知人や離れて暮らす子供に送迎を頼んでいる方も、自由に動けない。または、何回も頼みにくいなど、遠慮され、不便に思われているようです。
	主に家から離れている家族の車での買い物や病院への移動なので、いつでも行けるという訳でもないのが、不便である。
	路線バスがない。

歩きでの買い物がつらい

地区	内容
高田	年齢とともに、スーパーまで歩くのがつらくなってきた。
	足に痛みがあるので、歩いての買物や通院が困難になった。
本郷	買物の帰りに買った荷物を持って歩くのが困難。病院と調剤薬局の場所が違うので大変だそうです。

交通費が高い

地区	内容
本郷	外出する時、介護が必要なため、公共交通機関が利用できないので、通院、買物などの外出時交通費がかさむ。
	タクシー代が高い。
新鶴	車での移動は、親類や身内の人の都合がつかないと止めるか、あるいはタクシー利用となる。タクシー利用は高額である。

路線バスの利便が悪い

地区	内容
高田	月 1 回西病院へ通院しているが、あいあいタクシーは、町内しか利用できずバスを利用するが、足が悪い為、バスの乗り降りやバス停まで歩くのが大変だ。
本郷	バスの本数が少ない。西病院のバスがない。

美里あいあいタクシーの利便が悪い

地区	内容
高田	病院に行って迎いの、あいあいを利用しても、診察時間の待っている時間が長く、間にあわないことが多々あって、困っているとの事。あいあいタクシーと病院側の協力で、うまく行くといいなあと利用者からの声が多いので、運転できない人が利用するのであるから、よりよい手段がかみあう。宜しく願いしたいです。
高田	厚生病院のあと買物にも行きたいが、次の「あいあいタクシー」というわけにもいかず、そのまま病院から帰ってきている。
高田	西病院又は坂下厚生病院に行ってもらいたいとの需要があるようです。
高田	町内の通院には、色々便宜を図って貰っていて有りがたいと思っている。欲を言えば、通院に限って、竹田病院、中央病院、県立医療センターまで利用する事ができれば大変助かる。
本郷	バスの運行時刻、あいあいタクシーの利便性がよくない。
本郷	西病院が利用多いので、利用出来るようにして欲しい。

その他

地区	内容
高田	高田町のスーパーは、障害者の駐車できる所が少ない。(障害者が優先に止められる様)にしてほしい。
高田	街中の地区の為か、そういった相談事はない。
高田	相談されたことが無い。
高田	吉田地区では、桜井商店の店舗と移動販売を利用。

自由意見は、調査票に記入された内容をほぼ原文どおりに記載しています。

②5 - 2 美里あいあいタクシーを利用する場合、困っている事や要望を教えてください。

- ・美里あいあいタクシーにおける困っている事や要望として、「町外の病院などにも行けるようにしてほしい」「運行時間との調整が難しい」「休日にも運行してほしい」など運行ルートや運行時間に関する項目が挙がりました。また、「相乗りになることに抵抗がある」「予約や支払いの見直し」など運行方法に関する項目も挙がりました。

町外の病院などにも行けるようにしてほしい

地区	内容
高田	会津西病院は、若松なので、あいあいタクシーを利用出来ないという事は、知っていますが、病院なので、せめて西病院までのあいあいタクシーが利用出来る様にしてほしい。
	町内しか利用できないので、西病院や竹田病院まで行きたい時に利用できないのが残念だ。
	町内から少しはずれるのは利用できない。
	会津西病院に行くには、まっすぐ利用できないので、家のものと日程をあわせ連れて行ってもらっている。
	「町内でのみの利用」は理解できるが、若松の病院を必要とする場合に困る。自治体間で、何とか調整を図ってほしい。
	最寄りの駅まで利用し、町外へ移動する際に便宜が図られたら良いと思う。
本郷	通院している病院が町外がほとんどなので、あいあいタクシーを利用できない。
	若松地区の利用ができない。
	西病院を利用している方はあいあいでは行けないので、何とかしてほしいです。
	旧玉路地地区は、路線バスは無い為、あいあい利用は多いが通院等で北会津地区の会津西病院は利用出来ない。民業圧迫との理由だが、高齢者の健康状態で受診医療機関は決めるので、隣地である西病院は特例として認めるよう検討願いたい。
	本郷の場合は会津西病院と竹田病院が多いので利用できればと思います。（要望）
	会津西病院まで運行してほしい。
新鶴	町内だけの運行なので、近隣市町の医療機関、商店を利用した方が便利な地域の方にとっては、あいあいタクシーは利用しにくい。町外への運行もしていただければ、利用者も増えると思います。
	会津坂下町の病院・医院への通院に利用できないのが、残念。

運行時間との調整が難しい

地区	内容
高田	急用の時、間に合わない・・・為、結局タクシーを利用するしかない。
	時間で運行している為、自分の行動時間、体調とうまく合わせられない。
	定時の問題。
	決めた時間で買物や用事を済ませたいと思い利用した事があるけれど、別々の区域を回る為、時間がかかってしまったので利用をやめたという近所の人のお話を聞いた事があります。（何かいい利用の仕方があればと思いました。）
本郷	都合のいい時に利用できない。
	時間が思い通りにならない。待ってられる場所の確保。
	あいあいタクシーを利用したいが時間が合わない。
	あいあいタクシーは、時間を用する。

予約や支払いの見直し

地区	内容
高田	タクシー券を求めるが面倒なので、もう少し利用しやすく、手続きの簡素化をお願いしたい。
本郷	事前に回数券を購入しなければならないが、売っている店が近くにない。「ゆとり」にあると言われて行くと、ない時がある。いつでも買われるようにしておいてほしい。利用している人から言われました。
本郷	1人生活で電話の無い人もいらっしゃるのでは、申込ができない。

休日にも運行してほしい

地区	内容
高田	休日に利用したいという人がいた。
本郷	休日の使用が不可なので少し不便。
	土日祝日も運行してほしい（町の公演会等は、土日に多く開催されている。）

相乗りになることに抵抗がある

地区	内容
高田	目的地は近いが相乗りで遠回りとなって目的地に着くのに時間がかかる。
本郷	知らない人と乗ることが嫌だ。乗った人達に行先を知られるのが嫌だ。

その他

地区	内容
高田	利用していない。
	特別に困っているとの事はありませんでしたが、大変喜んでいるようでした。
本郷	タクシー便りが手元に広報されても見ることが少ない。
新鶴	停留所が遠い。

自由意見は、調査票に記入された内容をほぼ原文どおりに記載しています。

⑤ 5 - 3 路線バスを利用する場合、困っている事や要望を教えてください。

- ・路線バスにおける困っている事や要望として、「本数が少ない、ダイヤが合わない」など運行時間に関する項目が挙がりました。また、「バスの乗り降りが大変」「バス停まで遠い」など、バスの利用環境に関する項目も挙がりました。

本数が少ない、ダイヤが合わない

地区	内容
高田	病院に行く時は、家族、知人に乗せてもらって行くが、帰りのバスがない（待ち時間が長い）
本郷	便数が少ない。
	本数が少ない。

バス停まで遠い

地区	内容
高田	バス停まで歩くのもなかなか困難になってきた。
	足腰が悪く、長時間歩けない。
本郷	バス停が近くにないので、ほとんど利用できない。
	バス停まで歩けない。
	バス停が遠いのでそこまでの手段がないこと。
新鶴	時間の関係、利用施設との移動等、高齢者等には無理。

バスの乗り降りが大変

地区	内容
高田	足が悪い為、バスの乗り降りや、バス停まで歩くのも大変だ。
本郷	本数も少ないので、あまり利用する感が少ない。また介護を受けている方は、バスの段差の乗り降りができない。
本郷	乗り降りが困難。

近くに路線バスがなく、利用していない

地区	内容
高田	路線バスがない為、（高額なタクシーを利用するしかない） 1つの例ですが、（若松の病院にいく為）バス停迄行くのにタクシーを（約 1000 円～1500 円）使いそこからバスで若松迄行く。これが実情です。要望として毎朝（8時から 10 時頃発の）町迄の無料のバスを 1 日 1 回でもいいのでお願いしたい。
	利用していない。
	当地区には路線バスがない。

雪や雨の日は利用が難しい

地区	内容
高田	夏道はいいのだが、雪が降ると歩けない。
本郷	大雨の日や、雪が降ると歩道が歩行困難になる。

その他

地区	内容
高田	路線バスがもう何年も前に廃止になり、あいあいタクシーが走るようになり大変喜んでいるようです。
	出発時間に丁度良く利用できるよう時間の時刻表等が配布されたら良い。(介護タクシー、あいあいタクシー)
本郷	最近、健康ほけん課等を中心として、新鶴公民館等の活用による講習会が多く開催されている。しかし高齢者より足がないので参加出来ないとの苦情が多くある。町民全員対象ならば町民間バスを運行する等してほしい。
新鶴	料金が高い。

自由意見は、調査票に記入された内容をほぼ原文どおりに記載しています。

④ 5 - 4 その他、公共交通に対する要望があれば教えてください。

- ・その他、公共交通に対する要望としては、「美里あいあいタクシーによる町外運行」「バスの本数が少ない」「新しいバス（循環バス、コミュニティバス等）を運行してほしい」など普段の買い物や通院における足の確保が要望として挙げられました。

新しいバス（循環バス、コミュニティバス等）を運行してほしい

地区	内容
高田	公共交通（路線バス）の通っていない地区には、せめて町までのバス等を走らせて欲しい（無料でなければ負担の少ない様に） 今後核家族（老人だけの家族）が多くなる・・・いや、必ずそうなると思われ中、特に路線バスも通っていない私達のような地区には、最低の移動手段である上記に述べた様な事を強く望む。
本郷	会津若松市のように循環バスを運行してほしい。
本郷	高齢者の1人暮らしで特に足腰の悪い方もいて、病院、買物は大変不便に感じていると思います。町内はあいあいタクシーがあるので、良いですが若松市の総合病院などに行く場合は、困ると思います。これからは高齢化もますます加速しますので、町でも対策を検討下さる様をお願いします。 1つ提案したいのですが、高齢者ばかりではなく誰でも利用できるコミュニティバス（有料）の検討をお願いします。（個人的意見です。）

美里あいあいタクシーが町外まで運行してほしい

地区	内容
高田	西病院、竹田への通院希望あり。
本郷	医療センターに行くのは、車でないと行かない。病気になって、1人で行くのは困難です。1週間に1回でもいいと思うが、定期的にバスが出ていたらと思う時がある。あいあいタクシーがせめて、会津西病院まで、Okであれば大変助かる。例）朝家族に送ってもらって帰りあいあいタクシーを利用する。

美里あいあいタクシーが自宅まで来てほしい

地区	内容
高田	あいあいタクシーが自宅近くまでの送迎が可能であれば助かる。特に若松の病院への通院の場合。

その他

地区	内容
高田	バスの本数が少ない。
高田	今回の質問の内容に関して相談は受けていないが、高齢者世帯の方は、移動手段（自宅の）がないので、買物の食料品などは、移動販売車を利用したり、病院においては、あいあいタクシーを利用してとか生活している状況。

自由意見は、調査票に記入された内容をほぼ原文どおりに記載しています。

2 - 7 地域公共交通の現状・課題

(1) 地域特性整理からみた課題

前項までの各種データの整理を踏まえ、会津美里町における地域特性からみた公共交通の課題を整理します。

会津美里町の地域特性からみた課題や検討事項

【人口の視点】

進行する高齢化や会津美里町の人口分布に関する検討

交通弱者への対応が必要

- ・人口は減少しつづけ、2040(平成 52)年には現在の約半分まで人口が減少し、うち半分を高齢者が占める時代が予想され交通弱者への検討が必要です。

通学者への対応が必要

- ・高校を卒業し、進学や就職する世代の転出率が高くなっており、その転出した世代が戻ってきていない状況です。今後、通勤や通学などで家族内での送迎が難しくなる事が懸念されます。

山間部で暮らす人への対応が必要

- ・高齢者は町内の中心部から山間部まで広範囲に分布しております。会津美里町の地理的特性上、中心部と山間部に人が分布しており、特に山間部での高齢者化は50.0%を超えている場所もあります。通学や買い物などの生活実態に合わせた公共交通の検討が必要です。

【主要施設立地状況】

商業・医療施設の立地状況に関する検討

地域の状況に応じた移動手段が必要

- ・新鶴地域は、通院や日用品のために地域外への移動が必要な地域です。
- ・高田や本郷地域の山間部は、中心部まで移動が必要な地域です。
- ・大型商業施設が地域内にないことから買回り品を購入する際は町外へ移動している事が予想され、町内外の移動において効率性を高め、乗継ぎ負担を軽減する取組みが必要です。

観光客に関する検討

二次交通の整備が必要

- ・町内では、観光資源が多く、年間を通して様々な体験事業やイベントが開催されます。また、周辺地域には観光客が訪れる名所もあり、これらの自然資源や立地特性は、観光資源が駅から離れて点在して分布している事から駅から町内を移動する二次交通の整備が必要です。
- ・現在の公共交通の整理を踏まえ観光客に対する公共交通の役割は大きいと考えられます。

新庁舎移転に関する検討

新庁舎移転に伴う路線の対応が必要 *再掲

- ・新庁舎設立に伴い、町の行政機能の他に複合文化施設として拠点となる新庁舎へは、図書館利用や町民交流スペースなどを利用する子どもから高齢者の方が増え、生活スタイルが変わる事が予想されます。そのため、利用者の移動ニーズは周辺の主要施設の立地状況を踏まえ、交通モードや路線を検討する必要があります。

【人の移動特性】

近隣市町村への移動に関する検討

会津若松市、会津坂下町とのスムーズな接続が必要

- ・日常生活での移動は、町内のみならず、買回り品購入や通院のため、会津若松市及び会津坂下町を利用しています。このことから、町内のみでの移動と周辺市町村を跨ぐ移動の検討が必要です。

高校生の移動に関する検討

高校生への対応が必要

- ・高校生は公共交通を利用せず、親の送迎などで通学している高校生を対象とした公共交通サービスの提供を検討する事が重要です。

(2) 地域公共交通の現状整理からみた課題

前項までの各種データの整理を踏まえ、会津美里町における地域公共交通の現状整理からみた公共交通の課題を整理します。

会津美里町の地域公共交通からみた課題や検討事項

【鉄道(JR 只見線)】

生活の移動手段として利用が少ない

他交通モードとの接続が弱い

- ・地域内を跨ぐ JR 只見線ですが、周辺市町に通う高校生の利用が見られるが、利用者は非常に少ない状況です。鉄道への利用状況について乗降者実績を基にみると、デマンド交通と各駅間による利用者は少ない状況です。路線バスは、全ての路線で駅に接続されていません。また、平成 28 年度の乗降者実績をみると利用が少ない状況です。鉄道は、公共交通として多くの人を運ぶ移動手段です。鉄道と他の交通モードの連携を図る必要があります。

【路線バス】

路線再編の検討

新庁舎移転に伴う各庁舎への接続が必要

- ・現在の運行ルートでは、高田庁舎、本郷庁舎及び新鶴庁舎に接続されていません。新庁舎設立後も各庁舎には行政機能を一部残す方向で調整を進めています。今後も住民に利用される各庁舎への接続を検討する必要があります。

各駅への接続が必要

- ・各地域を跨ぐ駅は、地域間の移動や会津若松市への広域の移動に便利な移動手段です。特に、現在の運行ルートでは、全ての路線で駅に接続されていません。今後、観光面での二次交通として期待されている路線バスには、各駅から徒歩圏内で移動できる運行ルートの再編を検討する必要があります。

人口が密集している地区への対応が必要

- ・路線別カルテとみると(資料編 P128 ~ P161 参照)、人口密度が高い居住地域に現在の運行ルートではカバーできない箇所があります。現在の人口の集積状況を踏まえた運行ルートを検討する必要があります。

運行本数の見直しが必要

- ・運行の見直しで路線の統廃合が進みましたが、運行本数の見直しは進んでいません。その為、高田線(住吉町経由)では 1 日 19 本運行しています。現在の利用状況を踏まえ運行本数の見直しが必要です。

拠点の集約化が必要

3 地域における拠点の明確化が必要

- ・現在の路線バスの運行ルートは各庁舎との接続がされていません。拠点を明確化する事で複数の交通モードを接続が容易になるとともに、利用者の集まる場所として位置付ける事も出来ます。路線の再編の検討と併せて、各駅や各庁舎と接続し、交通拠点として明確化する事が必要です。

新庁舎移転に伴う路線の対応が必要 *再掲

- ・新庁舎完成に伴い、各地域で対応していた行政サービスが新庁舎に移管される事になります。その事は利用者の動きにも影響が出ます。そうした予測も踏まえて、現状の運行ルートや運行方法を再検討する必要があります。

運行経費削減の検討

みなし適用導入が必要

- ・現在、新鶴線以外の2路線はそれぞれに国庫補助と県単補助を活用していますが、国庫補助の許可を受けるには様々な適用条件があり、条件をクリアするために無理な運行をする場合もあります。現在の運行ルートを見直し、本郷線と高田線の4系統については、みなし適用を用いて同一の補助対象系統として取り扱い補助申請手続の簡素化が必要です。

【デマンドタクシー】

利用者ニーズ(高齢者・高校生)に関する検討

後期高齢者への対応が必要 *再掲

- ・利用者の大半は高齢者であり、導入の当初の目的も達成していると考えられます。しかしながら利用者が自力で乗り降りできる事が前提の乗り合い形式であることから、足腰の弱い80代中心の高齢者が自力で車の乗り降りや予約を取る事は難しいと考えられます。高齢者の中でも特に後期高齢者への対応を検討し福祉サービスの導入や福祉分野の関係者と連携した取り組みを検討する必要があります。

高校生への対応が必要

- ・幼稚園から中学校までは通年でスクールバスを利用できました。しかしながら、高校生になりスクールバスを利用できない多くの子どもたちは、親の送迎や自転車移動を中心に駅まで来て、JR只見線を利用し、会津若松市や会津坂下町などの近隣市町の高校に通っています。高校生から近隣市町に通うと伴に転出の問題も発生するため、高校生への通学に対して朝の通学時に合わせたダイヤの新設などの対応を検討する必要があります。

町外ニーズに関する検討

町外ニーズへの対応が必要 *再掲

- ・利用者からの要望として高いのは、町外へのニーズです。会津若松市や会津坂下町への総合病院への通院や買い物回りの購入のため、町外へ移動が日常化しています。町外ニーズに対応した場合、車両や人員不足に陥り町内のデマンド交通に大幅な制限がかかる事が予想されます。また、路線バスや鉄道など他の交通モードとの役割分担の側面からも課題である。いずれにしても、町外ニーズへの検討が必要です。

運行方法、支払方法の検討

土日運行への対応が必要 *再掲

- ・利用者から、土日運行へのニーズが上がっています。これを受け、2016(平成27)年及び2017(平成28)年10月に計4回の土曜日運行を行いました。(1回目利用者:39人、2回目利用者:23人)いずれも試験運行ですが、平日の利用者と比べ約半数の利用にとどまっています。今後は、利用者のニーズと運営側の体制の両面で検討する必要があります。

地域間移動への対応が必要 *再掲

- ・運行方法では地域間を跨ぐ場合、乗継拠点を經由して移動します。各地域に常時配車しそれぞれのエリアを運行する事が前提にありますが、利用者目線で考えると複数回の乗り換えや乗り換えのための待ち時間が発生してしまいます。利便性を考慮し、地域間を跨ぐ方法を再検討する必要があります。

支払方法への対応が必要 *再掲

- ・支払方法は、事前にチケット(330円/枚)を購入し降車時にチケットを運転手に渡す方法を採用しています。また、チケット販売店は、地元商店街活性化のため地元商店街が担っており、チケットを購入する場所は限られています。支払時にチケットがない人の対応や現金決済をした場合のお金の管理など実際の支払における課題を踏まえて支払方法や支払の流れを再検討する必要があります。併せて、チケット価格についても再検討する必要があります。

運行体制への対応が必要 *再掲

- ・デマンドタクシーを運行しているタクシー会社は町内に 1 社のため課題や要望を運行に反映させやすいメリットがありますが、一方で運行体制を維持するための人手や車両などを一手に負担するデメリットもあります。ドライバーは 60 歳以上と高齢による体力面の不安や、募集しても応募が少ない採用状況、冬期の利用者増からも年間を通した車両台数やスタッフ稼働時間など含めた運行体制を再検討する必要があります。

車両の必要台数を見いだせていない

- ・谷沿いの国道や県道に沿って運行している関係上、午後の運行は、4 台で足りない場合があります。午前中は、1 日の利用者数が 100 人を超えると 6 台がフル稼働するが、80 人くらいだと空く車両が出ます(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。
- ・現在、一日に対応出来る利用者数が把握出来ていません(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。

車両の回転場所に問題があり安全性に影響を及ぼしている

- ・まっちゃん処が高田地区の乗継拠点と待合所を兼ねていますが、車両が待機するスペースがなく、仕方なく反対車線に止めて、利用者には道路を渡って乗車してもらっています。安全性確保の視点から停車スペースを確保してほしいです(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。

一般タクシー車両との区別出来る工夫が必要

- ・高田厚生病院等で一般タクシーと間違っ乗車してしまう場合があります。車両ラッピングをする等して、一般タクシー車両との区別をつけるようにしてほしいです(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。

サービス内容に関する検討

チケット制度には支払金額や支払方法について問題がみられる

- ・チケットは当初 330(みさとのゴロ合わせ)円と決めていたが、車内で現金授受方式にすると時間がかかると思います(デマンド交通事業者ヒアリング調査)。

利用促進に関する検討

町民への働きかけが必要 *再掲

- ・平成 28 年度では 24,277 人がデマンドタクシーを使用していますが、収支率では 31.4%と補助金に大きく依存しています。町内全域をカバーする交通モードとしてより町民に利用してもらえる仕組みが必要です。

利用者の日常生活に配慮した運行方法が必要

- ・利用者の多くが高齢者なので、若い世代に対するデマンド交通の周知の検討も必要です。併せて、高齢者の集まりへの貸切サービスや季節のイベントに合わせたデマンド交通のサービス提供など、今の利用者と新規利用者の両側面から利用促進策を検討する必要があります。

2 - 8 会津美里町における地域公共交通の「取り組みの方向性」

2-7(1)地域特性整理からみた課題及び(2)地域公共交通の現状整理からみた課題を踏まえ、会津美里町における地域公共交通を取り巻く課題と課題解決に向けた方針を整理します。

また、課題解決に向けた対応方針から、会津美里町における地域公共交通の取組の方向性を整理します。

(1) 地域公共交通を取り巻く課題の抽出

2-7(1)地域特性整理からみた課題及び(2)地域公共交通の現状整理からみた課題を踏まえると4つの課題に分類されます。

1) 「分散型の市街地・拠点をネットワークする都市構造」の形成に資する公共交通ネットワークが必要

都市の将来像を見据えた公共交通ネットワーク(路線網と拠点)の検討が必要。

都市計画上の市街地ゾーン(用途地域内等)における公共交通サービスの維持・向上が必要。

乗り継ぎが発生する交通結節点においては、安全・快適かつ分かりやすい環境整備が必要。

2) 広域移動及び地域間(町内)の移動を支える公共交通ネットワークが必要

会津エリアの中心市である会津若松市などの隣接自治体にある広域都市機能(病院・商業施設等)にアクセスできる公共交通網の検討が必要。

高田・本郷・新鶴の3地域をつなぐ公共交通ネットワークの維持・強化が必要。

地域間移動の公平・適正な利用者負担が必要。

鉄道の二次交通など、来訪者にも使いやすい公共交通網の検討が必要。

3) 利用実態や移動ニーズに対応した公共交通が必要

車を利用できない高齢者や高校生等の移動制約者の日常生活における移動手段の確保が必要。

利用の多い施設・区間のサービス向上が必要。

利用の少ない路線・区間について、運行効率化に向けた運行形態や運行方法等の検討が必要。

デマンド交通の見直し・改善により、誰もが利用しやすい公共交通体系の形成が必要。

4) 持続可能な公共交通事業の確立が必要

将来的に維持していける路線・区間が減り、全体的に薄く使いづらいネットワークになる恐れがある。

郊外部や重複路線等の効率化による負担軽減と、高利用区間への戦略的投資などをセットにしたメリハリある対応が必要。

公共交通の効果的な情報発信や、公共交通を利用すると買い物・飲食・観光などでお得になるような仕組みづくりなどの利用促進が必要。

まちづくりと連携した公共交通の基本的な方針と施策体系(マスタープラン)となる網形成計画の策定が必要。

(2) 課題解決に向けた対応方針

(1) 地域公共交通を取り巻く課題の抽出で挙げられた課題に対し、以下の対応方針を設定します。

- 1) 路線網の階層化と役割の明確化
- 2) 交通拠点の設定
- 3) 広域移動と地域間移動に対応したネットワーク形成
- 4) 高齢者等の移動制約者に対応した交通サービスの提供
- 5) 路線バスの利便性・事業性の向上
- 6) 利用者ニーズに対応した、デマンドタクシーの利便性向上
- 7) 二次交通網の拡充を行い観光利用者へ対応し、観光利用の拡充を図る
- 8) 利用促進の取り組みの展開

(3) 会津美里町における地域公共交通の「取り組みの方向性」

これまでの結果を踏まえると4つの方向性に分類されます。これらの方向性を踏まえて、今後の地域公共交通の具体的な基本目標や基本方針を設定する事が望まれます。

1) 方向性 多様な交通モードによる役割の棲み分け(階層化)

町内には多様な交通モードが存在しています。それらを役割に応じて組み合わせる事で、町内全体の公共交通ネットワークの維持・確保を図ります。また、町民が日常生活で移動する様々な場合を想定した上で、役割の棲み分けを図ります。

広域交通(町内と隣接する市町村を結ぶ交通)

- ・鉄道(JR只見線): 町内の鉄道駅(新鶴駅・根岸駅・会津高田駅・会津本郷駅)から町外への移動手段、及び、町外から町内の鉄道駅への移動手段
- ・路線バス(高田線・本郷線・新鶴線): 高田・本郷・新鶴地域の中心拠点(市街地中心部)から町外への移動手段

地域間交通(高田・本郷・新鶴の3地域を結ぶ交通)

- ・鉄道(JR只見線): 高田・本郷・新鶴の3地域の鉄道駅間の移動手段
- ・デマンドタクシー「美里あいあいタクシー」: 町内及び乗継拠点を経由した3地域間の移動手段

都市軸(高田・本郷・新鶴地域の中心拠点内(市街地中心部)において、交通拠点や行政サービス拠点等を結ぶ軸)

- ・路線バス(高田線・本郷線・新鶴線)の市街地中心部区間

地域内交通（地域内の住宅地・集落と中心拠点を結ぶ交通）

- ・デマンドタクシー「美里あいあいタクシー」：町内での日常生活や活動を支える移動手段（対象：高齢者、高校生、を中心とした町民）及び、鉄道駅からの二次交通を支える移動手段

2) 方向性 交通結節点の機能向上と複合化

多様な交通モードが接続する交通結節点を設置し、待合環境や接続の強化を図り効率的な町民の移動を支えます。

鉄道駅（新鶴駅・会津高田駅・会津本郷駅）

- ・広域交通である鉄道と都市軸（路線バス）や地域内交通（デマンド）が結節する交通拠点として、待合環境や案内表示・情報提供等の改善を検討

じげんプラザ（新庁舎・複合文化施設）

- ・行政サービス拠点における都市軸（路線バス）と地域内交通（デマンド）が結節する交通拠点として、待合環境や案内表示・情報提供等の改善を検討

情報センター「まっぺらん処」

- ・商業交流拠点における都市軸（路線バス）と地域内交通（デマンド）が結節する交通拠点として、待合環境や案内表示・情報提供等の維持・改善を検討

3) 方向性 利用者ニーズに合わせた公共交通の利便性・安全性の確保

利便性及び安全性を確保するため、それぞれの交通モードにおける以下の改善点に対して、対応が求められています。

公共交通全体

- ・新庁舎・複合文化施設移転に伴う公共交通の対応

路線バス（高田線・本郷線・新鶴線）

- ・運行ルート見直し（交通拠点や人口密集地域への接続）、系統・運行本数の見直し、など

デマンドタクシー「美里あいあいタクシー」

- ・運行時間、運行エリア、まちなかエリア、支払方法の見直し、土日運行

- ・高齢者や交通弱者配慮したサービスの提供（車両のステップ、認識しやすい車両デザイン、高齢者の外出支援）

4) 方向性 まちづくりと連動した交通施策の実施

まちの目指す将来像「まるごと いいね！ 会津美里」の実現に向けて、“観光・交流”にも繋がる公共交通網の構築を図ります。

公共交通の利用促進に向けた情報発信・啓発活動（公共交通マップ等のツール作成、デマンドタクシーの新たな利用開拓、小中学生の乗り方教室など）

観光二次交通の導入検討

目的施設・サービスと連携したお出かけツアー等の企画

地域公共交通を取り巻く課題（案）

会津美里町の地域公共交通を取り巻く環境の変化

人口減少・少子高齢化の進展

公共交通に係る法律の改正（H25年度に交通政策基本法の施行、H26年度に地域公共交通活性化再生法の改正、地域公共交通網形成計画・再編実施計画制度の創設など）

都市計画に係る法律の改正（H26年度に都市再生特別措置法の改正、立地適正化計画制度の創設）

人口減少・高齢化のさらなる進展と地方創生の取り組み〔平成27年度～〕

新庁舎及び複合文化施設の設置（平成30年度中）、施設周辺の道路整備

只見線の全線復旧を見据えた利活用の取り組み

観光先進国の推進、明日の日本を支える観光ビジョンの策定、インバウンドの増大

大きな変化に対応するため、「まちづくり」「観光」の視点を含め、路線バスだけでなく、多様な交通資源を活用した持続可能な地域公共交通網を形成するための計画・取り組みが必要

上位・関連計画等における公共交通の位置付け

総合計画における「自然に配慮した環境づくり」の実現や、安心して住み続けられるまちづくりに寄与する公共交通が求められている

都市計画マスタープランが目指す「将来都市構造」及び、「土地利用・市街地整備・交通体系の方針」に寄与する公共交通が求められている

隣接自治体との連携が必要（広域路線等）

地域特性にみる問題点

人口減少・少子化により公共交通の更なる利用減と移動制約者を支える地域力の低下

高齢化の進展や免許返納により外出ができなくなる移動制約者の増加が懸念される

通学者への対応が必要

日常生活のために中心部へ出てくる必要がある山間部で暮らす人への対応が必要

駅から離れて点在・分布している観光資源への2次交通の整備が必要

新庁舎・複合文化施設移転に伴う公共交通の対応が必要

日常生活での移動手段について把握した上で、町民の移動手段の課題把握が必要（町内の移動、会津若松市・会津坂下町への移動、高校生の移動など）

路線バス（広域路線）の現況にみる問題点

交通拠点や人口密集地区へアクセスしていない路線がある

利用実態に見合った運行本数の見直しが必要

被災地特例終了後、地域間幹線系統としての維持が困難な路線が出てくる恐れがある

デマンドタクシー「美里あいあいタクシー」の現況にみる問題点

高校通学に対応していない

町外目的地への利用ニーズがある

土日運行へのニーズがあるものの、実験的取り組みでは平日の約半数の利用にとどまる

事前にチケットを購入しない利用者がいる（現金対応するためには330円という運賃がネック）

高齢者の利用が多く、若い世代にデマンド交通が知られていない

地域公共交通を取り巻く課題（案）

「分散型の市街地・拠点をネットワークする都市構造」の形成に資する公共交通ネットワークが必要

- 都市の将来像を見据えた公共交通ネットワーク（路線網と拠点）の検討が必要。
- 都市計画上の市街地ゾーン（用途地域内等）における公共交通サービスの維持・向上が必要。
- 乗り継ぎが発生する交通結節点においては、安全・快適かつ分かりやすい環境整備が必要。

広域移動及び地域間（町内）の移動を支える公共交通ネットワークが必要

- 会津エリアの中心市である会津若松市などの隣接自治体にある広域都市機能（病院・商業施設等）にアクセスできる公共交通ネットワークの検討が必要。
- 高田・本郷・新鶴の3地域をつなぐ公共交通ネットワークの維持・強化が必要。
- 地域間移動の際の公平で適正な利用者負担が必要。
- 鉄道の二次交通など、来訪者にも使いやすい公共交通網の検討が必要。

利用実態や移動ニーズに対応した公共交通が必要

- 車を利用できない高齢者や高校生等の移動制約者の日常生活における移動手段の確保が必要。
- 利用の多い施設・区間のサービス向上が必要。
- 利用の少ない路線・区間について、運行効率化に向けた運行形態や運行方法等の検討が必要。
- デマンド交通の見直し・改善により、誰もが利用しやすい公共交通体系の形成が必要。

持続可能な公共交通事業の確立が必要

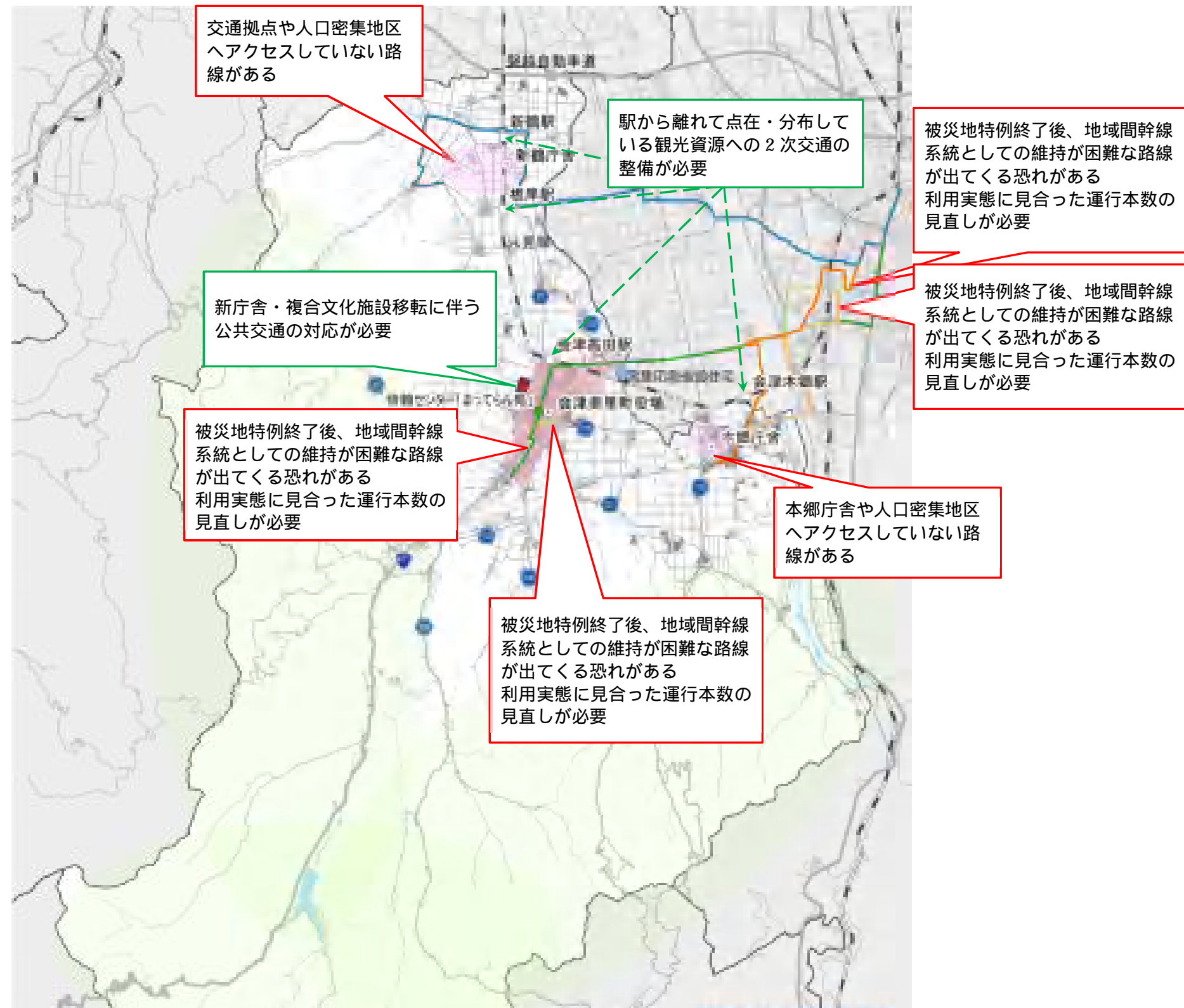
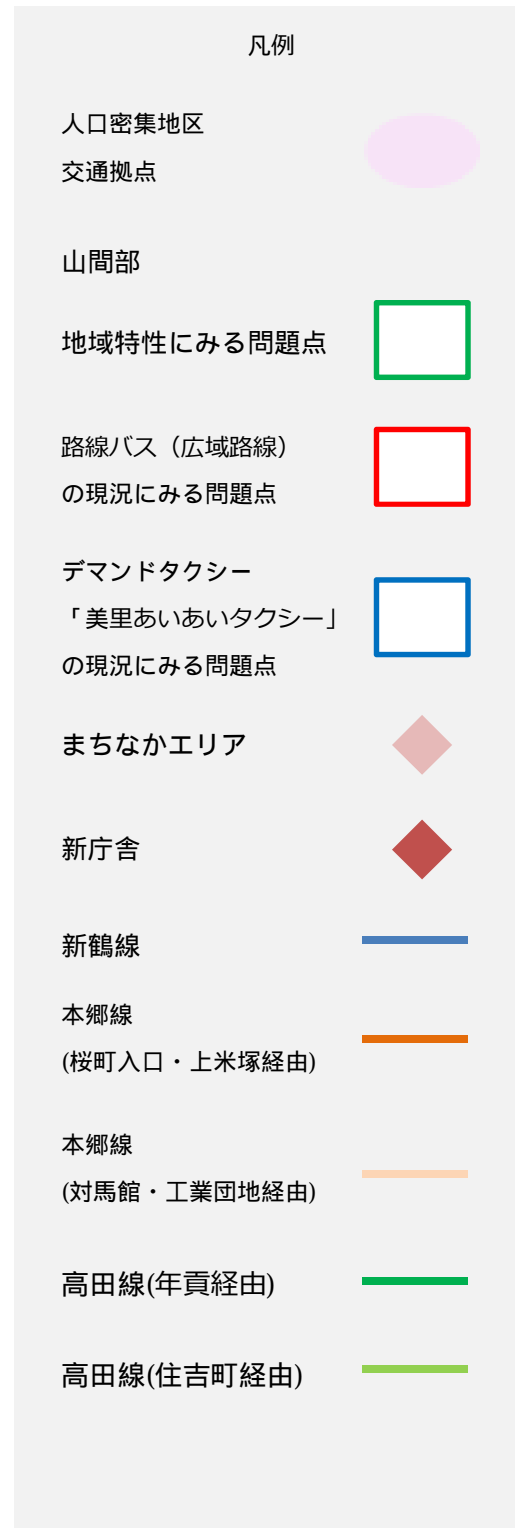
- 将来的に維持していける路線・区間が減り、全体的に薄く使いづらいネットワークになる恐れがある。
- 郊外部や重複路線等の効率化による負担軽減と、高利用区間への戦略的投資などをセットにしたメリハリある対応が必要。
- 公共交通の効果的な情報発信や、公共交通を利用すると買い物・飲食・観光などでお得になるような仕組みづくりなどの利用促進が必要。

会津美里町地域公共交通網形成計画

会津美里町公共交通の基本方針と目標

目標達成のための具体施策

【地域公共交通網の現況・課題図】



【地域特性にみる課題】

- ・人口減少・少子化により公共交通の更なる利用減と移動制約者を支える地域力の低下
- ・高齢化の進展や免許返納により外出ができなくなる移動制約者の増加が懸念される
- ・通学者への対応が必要
- ・日常生活での移動手段について把握した上で、町民の移動手段の課題把握が必要（町内の移動、会津若松市・会津坂下町への移動、高校生の移動など）
- ・日常生活のために中心部へ出てくる必要がある山間部で暮らす人への対応が必要

【デマンドタクシー「美里あいあいタクシー」の現況にみる問題点】

- ・高校通学に対応していない
- ・町外目的地への利用ニーズがある
- ・事前にチケットを購入しない利用者がいる
（現金対応するためには330円という運賃がネック）
- ・運行体制（ドライバー等）から現行以上のサービスは困難
- ・高齢者の利用が多く、若い世代にデマンド交通が知られていない

地域公共交通を取り巻く課題（案）

「分散型の市街地・拠点をネットワークする都市構造」の形成に資する公共交通ネットワークが必要

- 都市の将来像を見据えた公共交通ネットワーク（路線網と拠点）の検討が必要。
- 都市計画上の市街地ゾーン（用途地域内等）における公共交通サービスの維持・向上が必要。
- 乗り継ぎが発生する交通結節点においては、安全・快適かつ分かりやすい環境整備が必要。

広域移動及び地域間（市内）の移動を支える公共交通ネットワークが必要

- 会津エリアの中心市である会津若松市などの隣接自治体にある広域都市機能（病院・商業施設等）にアクセスできる公共交通網の検討が必要。
- 高田・本郷・新鶴の3地域をつなぐ公共交通ネットワークの維持・強化が必要。
- 地域間移動の公平・適正な利用者負担が必要。
- 鉄道の二次交通など、来訪者にも使いやすい公共交通網の検討が必要。

利用実態や移動ニーズに対応した公共交通が必要

- 車を利用できない高齢者や高校生等の移動制約者の日常生活における移動手段の確保が必要。
- 利用の多い施設・区間のサービス向上が必要。
- 利用の少ない路線・区間について、運行効率化に向けた運行形態や運行方法等の検討が必要。
- デマンド交通の見直し・改善により、誰もが利用しやすい公共交通体系の形成が必要。

持続可能な公共交通事業の確立が必要

- 将来的に維持していける路線・区間が減り、全体的に薄く使いづらいネットワークになる恐れがある。
- 郊外部や重複路線等の効率化による負担軽減と、高利用区間への戦略的投資などをセットにしたメリハリある対応が必要。
- 公共交通の効果的な情報発信や、公共交通でおでかけすると買い物・飲食・観光などでお得になるような仕組みづくりなどの利用促進が必要。

課題解決に向けた対応方針

路線網の階層化と役割の明確化

交通拠点の設定

広域移動と地域間移動に対応したネットワーク形成

高齢者等の移動制約者に対応した交通サービスの提供

路線バスの利便性・事業性の向上

利用者ニーズに対応した、デマンドタクシーの利便性向上

二次交通網の拡充を行い観光利用者へ対応し、観光利用の拡充を図る

利用促進の取り組みの展開

会津美里町における地域公共交通の「取り組みの方向性」（網形成計画の基本方針案）

方向性 多様な交通モードによる役割の棲み分け（階層化）

広域交通（町内と隣接する市町村を結ぶ交通）

鉄道（JR只見線）：町内の鉄道駅（新鶴駅・根岸駅・会津高田駅・会津本郷駅）から町外への移動手段、及び、町外から町内の鉄道駅への移動手段

路線バス（高田線・本郷線・新鶴線）：高田・本郷・新鶴地域の中心拠点（市街地中心部）から町外への移動手段

地域間交通（高田・本郷・新鶴の3地域を結ぶ交通）

鉄道（JR只見線）：高田・本郷・新鶴の3地域の鉄道駅間の移動手段

デマンドタクシー「美里あいあいタクシー」：各地域からの主要目的地（高田まちなかエリア）への移動手段、及び、乗継拠点を経由した3地域間の移動手段

都市軸（高田・本郷・新鶴地域の中心拠点内（市街地中心部）において、交通拠点や行政サービス拠点等を結ぶ軸）

路線バス（高田線・本郷線・新鶴線）の市街地中心部区間

地域内交通（地域内の住宅地・集落と中心拠点を結ぶ交通）

デマンドタクシー「美里あいあいタクシー」：地域内の生活や活動を支える移動手段（対象：高齢者、高校生、を中心とした町民）、及び、鉄道駅からの二次交通を支える移動手段

方向性 交通結節点の機能向上と複合化

鉄道駅（新鶴駅・会津高田駅・会津本郷駅）：広域交通である鉄道と都市軸（路線バス）や地域内交通（デマンド）が結節する交通拠点として、待合環境や案内表示・情報提供等の改善を検討

じげんプラザ（新庁舎・複合文化施設）：行政サービス拠点における都市軸（路線バス）と地域内交通（デマンド）が結節する交通拠点として、待合環境や案内表示・情報提供等の改善を検討

情報センター「まってるん処」：商業交流拠点における都市軸（路線バス）と地域内交通（デマンド）が結節する交通拠点として、待合環境や案内表示・情報提供等の維持・改善を検討

方向性 利用者ニーズに合わせた公共交通の利便性・安全性の確保

公共交通全体

・新庁舎・複合文化施設移転に伴う公共交通の対応

路線バス（高田線・本郷線・新鶴線）

・運行ルート見直し（交通拠点や人口密集地域への接続）、系統・運行本数の見直し、など

デマンドタクシー「美里あいあいタクシー」

・運行時間、運行エリア、まちなかエリア、支払方法の見直し、土日運行

・高齢者や交通弱者配慮したサービスの提供（車両のステップ、認識しやすい車両デザイン、高齢者の外出支援）

方向性 まちづくりと連動した交通施策の実施

・公共交通の利用促進に向けた情報発信・啓発活動（公共交通マップ等のツール作成、デマンドタクシーの新たな利用開拓、小中学生の乗り方教室など）

・観光二次交通の導入検討

・目的施設・サービスと連携したお出かけツアー等の企画